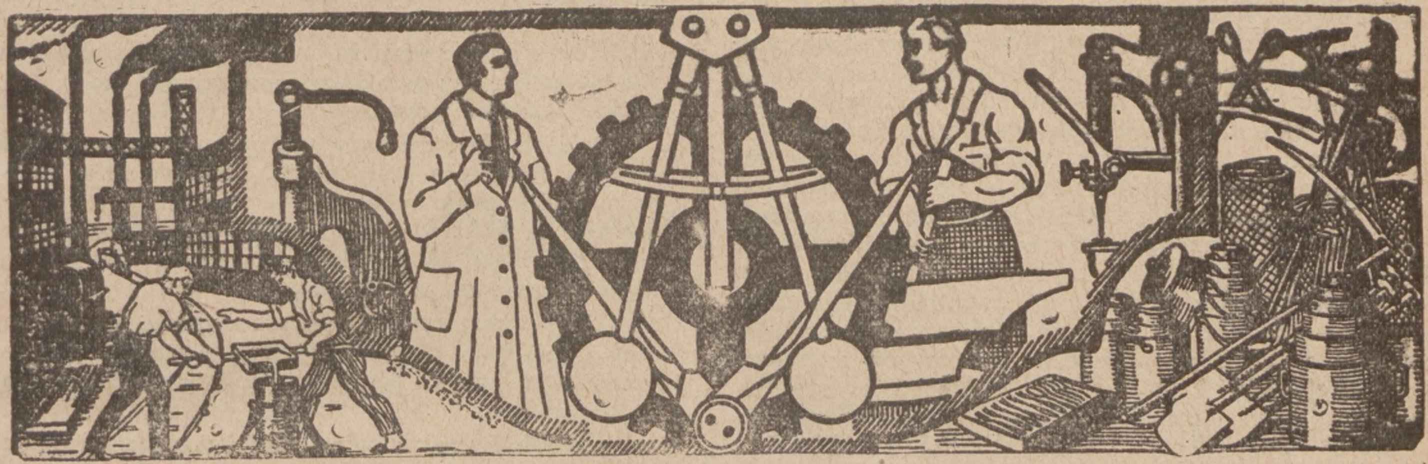
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" ◆ „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" ◆ „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 52 Poznań, 28 grudnia 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Wszystkim naszym Szanownym Czytelnikom, Inserentom i Przyjaciołom przesyłamy serdeczne życzenia

szczęśliwego i pomyślnego Nowego Roku!

Redakcja i Wydawnictwo
„Rynku Metalowego i Maszynowego"

Na schyłku roku gospodarczego

Ku nowej jasnej przyszłości

I znowu nadchodzi Rok Nowy.

Zamykając rok 1929, wypada nam zrobić krótki bilans dorobku, osiągniętego w okresie tegorocznym, pod kątem widzenia całego okresu naszej niepodległości.

W trudnych warunkach rozpoczęliśmy nasze Odrodzenie. Od początku niemal każdą rzecz w naszym kraju musieliśmy rozpoczynać, a nikt nam ręki pomocnej nie podał, natomiast wielu chciało nam szkodzić.

Wytrwaliśmy. Zardzewiałe zdawało się już i prawie w bezruchu pogrążone koła polskiego mechanizmu gospodarczego drgnęły i ruszyły z miejsca. Krajowa gospodarka przeistoczyła się w oczach naszych w kuźnię realnej pracy. Nadszedł rok 1929. Rok otwarcia Powszechnej Wystawy Krajowej i jej olbrzymiego, nadzwyczajnego rzec można, sukcesu. Okres trwania Wystawy był dla Polski zakwitnięciem jej sił, a dla obcych dokumentem naszych sił, zdolności, oraz możliwości rozwojowych.

To też, zastanawiając się nad wielkim dowodem wytrwałości narodu polskiego, złożonej w tem pierwszem dziele genjuszu pracy polskiej, życzyć sobie należy, aby nadchodzący rok stał się nowym okresem i nowym etapem rozwoju naszych sił twórczych, aby w następnych 10 latach, przez nową podobną wystawę wykazać znowu jak daleko Polska postąpiła naprzód, czego się nauczyła z tej wielkiej wspaniałej poglądowej szkoły, jaką uruchomiliśmy w roku ubiegłym.

Nadchodzący okrés wysiłku naszego kroczyć powinien drogami wzmożenia ducha organizac. i twórczego nowej Polski. Z tego, co widzieliśmy w Poznaniu

i z tego, co obecnie widzimy w Gdyni, powinniśmy być przepełnieni największemi nadziejami na przyszłość Polski. Albowiem szkoła taka, jaką była dla narodu polskiego P. W. K. nie powinna ulec zapomnieniu, natomiast teraźniejszość ujawniona Polsce dzisiejszej przez tę Wystawę, przemieniać się winna w nową i coraz piękniejszą naszą przyszłość, jak to zresztą słusznie zaznaczył w przemówieniu przy uroczystości zamknięcia Wystawy minister Handlu Kwiatkowski.

Dziś, w obliczu Nowego Roku, po przeżyciu najcięższych jedenastu lat naszej niepodległości, stajemy wobec nowych zadań, nowych trudów i nowych walk o wzmożenie naszych sił gospodarczych. Koordynacja w działaniach, organizacja tych sił i dalsze wysuwanie się na czoło narodów świata — oto dominujące dla nas zagadnienie dla spiesznej realizacji. Posiadamy ku temu wszelkie dane, albowiem Polska zajmuje pod względem produkcji niektórych artykułów jedno z pierwszych miejsc w Europie, a pod względem innych — również nie ostatnie. Wystarczy zaznaczyć, że zajmujemy 3-cie miejsce w Europie pod względem produkcji żyta i kartofli (Rosja, Niemcy, Polska), 4-te pod względem jęczmienia (Rosja, Niemcy, Hiszpanja, Polska) i owsa (Rosja, Niemcy, Francja i Polska).

Polska ma 5-tą w Europie produkcję cukru (Niemcy, Rosja, Czechosłowacja, Francja, Polska), 4-tą czystego alkoholu (Niemcy, Francja, Anglja, Polska), 2-gą lnu (Rosja, Polska) i konopi.

Polska produkcja włókiennicza zajmuje jedno z pierwszych miejsc w Europie. Pod względem ilości wrzecion bawełnianych stoimy na 7-em miejscu (Anglja, Niemcy, Francja, Rosja, Włochy, Czechosłowacja).

Polska posiada 3-cią w Europie produkcję ropy naftowej (Rosja, Rumunja, Polska), 4-tą węgla kamiennego i brunatnego (Niemcy, Anglja, Francja, Polska).

Tak więc widzimy, że produkcja Polski wcale nieźle się przedstawia i dalszy jej rozwój może mieć wszelkie szanse powodzenia.

Istnieje jeszcze cały szereg innych problemów, których realizacja jest palącą. Zaliczyć tutaj należy m. in. zwiększenie konsumcji wewnętrznej, wzmożenie naszego udziału w handlu międzynarodowym (obecnie udział nasz nie przekracza 1 proc.), podniesienie wytwórczości wsi, wydajności pracy itp.

Od racjonalnego zatem rozwiązania tych zagadnień i realizacji podniesionych haseł zależeć będzie, jak szybko kroczyć będziemy po drodze wszechstronnego postępu.

Charakteryzując zatem wytyczne dla najbliższego okresu naszej samodzielności, życzyć należy, aby nadchodzący rok przyniósł dalszy wydatny rozwój naszych stosunków gospodarczych i społecznych dla dobra państwa i narodu. *Wirski.*

Dokoła Międzynarodowego Kartelu Stalowego

Możliwość rychłego dojścia do skutku traktatu handlowego z Niemcami wysuwa na plan pierwszy kwestję przystąpienia Polski do Międzynarodowego Kartelu Stalowego. W obliczu bliskiego traktatu, choćby nawet t. zw. „małego" wydaje się rzeczą aktualną przypomnieć nieco o tym kartelu, z którym prawdopodobnie polski przemysł stalowy w niedługim czasie wznowi rokowania.

Zadaniem kartelu jest utrzymanie i rozwój produkcji stali li tylko w krajach, które należą do kartelu, oraz wpływanie w kierunku opłacalności eksportu.

Kartel zawiązano w drugiej połowie roku 1926, należą do niego przemysły stalowe Francji, Belgji, Luksemburga, okręgu Saary, Niemiec, Czechosłowacji, Austrji, Węgier i Jugosławji.

Ścisłe ustalenie normy udziałów poszczególnych krajów było trudne ze względu na to, że zawarcie umowy nastąpiło w czasie stabilizacji w Niemczech a inflacji we Francji.

Ograniczono się więc — czytamy m. in. w 5-ym zeszycie „Hutnika" — do ustalenia tylko dla każdego kraju kwoty (całej tak dla wewnętrznego, jak i zewnętrznego rynku), opartej na produkcji pierwszego półrocza 1926 r., z tem, że zarówno sama produkcja, jak i polityka cen pozostawiona będzie swobodnemu uznaniu udziałowców, przyczem za przekroczenie normalnej kwoty o 1 tonę wpłaca się do ogólnej kasy dol. 4. Z sum, otrzymanych z tego źródła, wypłaca się krajom, które nie wyzyskały swej kwoty, dol. 2 za tonę do wysokości, nie przekraczającej 10 proc. ich kwoty.

Oprócz powyższych kar za przekroczenie kwoty każdy kraj wpłaca do kasy dol. 1 od swojej rzeczywistej produkcji stali w 3 miesięcznych ratach.

Co pół roku oblicza się wpływy i wydatki, a pozostałość zwraca się członkom 1. proporcjonalnie do rzeczywistej produkcji, do wysokości rzeczywistych wpłat od produkcji (tj. dol. 1 od tony) i 2. proporcjonalnie do kwot, jeżeli pozostała nadwyżka z wpłaconych kar za przekroczenie kwot po wypłaceniu premij za niedobory.

Powyższe kary za przekroczenie przyznanej kwoty, lub premje za jej niewyzyskanie, uważane były przy zawieraniu umowy za dostateczną tamę przeciwko zbytniemu powiększaniu produkcji i jednocześnie za dostatecznie giętką formułę w celu zezwolenia najlepiej pracującym jednostkom na rozwijanie ich produkcji. Umowę zawarto na okres do dn. 1 maja roku 1931, z zastrzeżeniem, że może być na żądanie każdego członka rozwiązana z dniem 31 października r. 1929.

Jeśli chodzi o działalność tego kartelu, to najlepiej przyjrzeć się zebraniom, oraz uchwałom komisji administracyjnej Międzynarodowego Kartelu Stalowego.

Na ostatniem posiedzeniu tej komisji, które odbyło się 15 grudnia 1929 r. w Duesseldorfie, postanowiono przedłużyć dotychczasową politykę dostosowania produkcji do rynków zbytu. Między innemi zarządziła Komisja Administracyjna, by huty, cieszące się większemi zamówieniami, odstąpiły część zamówień hutom niezajętym w celu ułatwienia produkcji.

Ponadto na zebraniu Komisji Administracyjnej uchwalono zorganizowanie centrali rozdzielczej dla wszystkich zamówień eksportowych, która objęłaby najważniejsze produkty. Definitywne załatwienie tej sprawy nastąpi w najbliższych dniach.

Następne posiedzenie Komisji Administracyjnej M. K. S. odbędzie się 13 marca 1930 roku.

Małopolski przemysł metalowy w obliczu komplikacyj

Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie donosi, że sytuacja przemysłu metalowego wykazała tak znaczne pogorszenie się, że o ile nie nastąpi radykalna poprawa stosunków, przemysłowi temu grożą poważne komplikacje. Przyczynami tego stanu — poza względami natury ogólno-gospodarczej, jak brak gotówki i kredytu, zubożenie sfer rolniczych itd. — są redukcje zamówień rządowych. Porównanie zamówień prywatnych ze strony kupców i przemysłowców wykazuje zmniejszenie się o około 20 proc. w porównaniu z rokiem 1928, podczas gdy ogólny wpływ zamówień ze strony instytucyj państwowych zmniejszył się o około 78 proc. w porównaniu z przeciętnym obrotem miesięcznym w r. 1928, oraz o ok. 70 proc. w stosunku do miesięcznego obrotu z I-go półrocza 1929 r. Te daleko idące redukcje zamówień pozostają w ścisłym związku z akcją oszczędnościową ministerstw w sferze inwestycyj, która w najbliższej przyszłości nie pozwala spodziewać się poprawy.

Powyżej nakreślona sytuacja w związku z trudnościami płatniczemi, objawiającemi się w protestach wekslowych, prowadzi do ograniczenia ruchu w fabrykach.

Skuteczność reklamy i badanie konjunktury

Dr. Ernst Wagemann, prezes niem. Urzędu Statystycznego, kierownik Instytutu dla Naukowego Badania Konjunktur, profesor berlińskiego uniwersytetu, wygłosił na Światowym Kongresie Reklamy w dniu 12 sierpnia b. r. odczyt pod tytułem: „Skuteczność reklamy i naukowe badanie konjunktur“.

Celem reklamy jest zyskiwanie konsumenta, zatem zbytu. O ile podział gospodarczej pracy podzielimy na różne zawody, wypadnie znaczne zadanie dla reklamy, jako czynności regulującej podaż i popyt, przyczyniającej się do produkcji miljardowych wprost wartości — nieinaczej gospodarczo wartościowanych, jak przemysł uszlachetniający lub przewozowy. Przesłanką każdej produkcji jest racjonalne wykonywanie. Jak każdy warsztat pracy, tak też wadliwie założona praca zyskiwania przez reklamę, może prowadzić do szkód prywatno-gospodarczych.

By sobie uprzytomnić, jaką dziś już reklama w Niemczech odgrywa rolę, musimy wedle dość pobieżnych obliczeń dojść do sumy jednego miljarda marek rocznie i to bez uwzględnienia kosztów reklamy przez wystawy sklepowe i wystawy reprezentacyjne. Obliczenia wykazują, iż rocznie wydaje przemysł 350 miljonów mkn.; 540 miljonów wydaje detaliczny handel. Z rocznego dochodu społecznego w Niemczech 2 proc. wypada na czynności związane z zyskiwaniem konsumenta — przez reklamę. Suma ta jest oczywiście dość poważną, by nie dawała powodów do skrupulatnego zbadania, czy wydatkowuje się takową ce-

łowo, i dlatego fachowcy reklamowi są zmuszeni, wydatki na zjednywanie i skuteczność tejże dokładnie przeciwstawiać. Między innemi środkami pomocniczemi służy ku temu badanie konjunktury.

Bezsprzecznem jest, iż skuteczność reklamy zawisłą jest od dokładnie ustalonego terminu. Termin ten oznaczyć jest zadaniem badaczy konjunktury. Barometr konjunktury wskazuje kupcowi i przemysłowcowi termin dla rozpoczęcia lub już zaniechania wyprawy reklamowej, tak na rynkach wewnętrznych jak zagranicznych. Idzie w czasie depresji o utrzymanie dotychczasowych konsumentów, to polepszenie się konjunktury i nawet jej zapowiedź, służy do wprowadzenia nowych artykułów, pozwala na ofenzywę w kierunku zdobycia nowych rynków i odbiorców — słowem, dla odsunięcia konkurencji.

Ponieważ wiemy, jak różne fazy przechodzi konjunktura, przeto dla każdego konjunkturalnego czasokresu zastosować się musi inne drogi. Znajduje się konjunktura w zenicie, to już nie nastąpi wzrost dochodu; malejące natomiast dochody powodują już konsumenta do ograniczenia swych wydatków. Niezrozumienie takich zjawisk powoduje ogłaszającemu szkody. Oczywiście, w czasach zanikającej konjunktury nie należy się wycofywać z czynności zyskiwania zapomocą reklamy. Spada konsumcja na rynkach wewnętrznych, należy się oglądać, co możnaby zyskiwać na rynkach zagranicznych. Zmniejszona siła nabywcza konsumenta może być celem reklamy, o ile potrafi się konsumentowi udowodnić wskazówkami i radami, jakby mógł nabyć rzecz mu potrzebną — nie nadwerężając się. W takich czasach celowo dobrze prowadzona kampanja reklamowa pada na grunt podatny. Dla przykładu, można to wywnioskować z detalicznego handlu tekstyljami w Niemczech podczas depresyj sezonowych. Obrót detaliczny tekstyljami obliczony jest rocznie na 8 miljardów, — koszty handlowe zmniejszyłyby się znacznie, gdyby zbyt — w międzysezonowych czasach — utrzymywać można na poziomie stałym. Oszczędność wynosiłaby 250 miljonów mkn. Do tego celu zmierza się przez tygodniowe wyprzedaże inwenturowe, posezonowe, przez obniżenie cen, przez rabaty. Przy odpowiedniej reklamie osięga się zwiększenie zbytu, a zatem i zmniejszenie kosztów.

Badanie konjunkturalne, o ile je uwzględni fachowiec, znający się na reklamie, wykażą, iż w czasach depresji gospodarczej okręgi zamieszkałe w większości przez przedsiębiorców, mniej konsumują, specjalnie tekstylja, w przeciwieństwie do konsumentów rolnicz., nawet w latach, gdy urodzaje nie były nadzwyczajne. Wynika z tego, że, by uniknąć zbytecznych wydatków, fachowiec musi dokładnie zbadać, czy zamiary jego i koszty, zaprojektowane na wyprawę reklamową w danej okolicy, zapowiadają efekt korzystny. Terminowo i dla pewnej okolicy nieudana wyprawa zjednywania powoduje straty, które dają się dziś zupełnie pewnie zgóry przewidzieć. Zraża się przedsiębiorca wskutek wadliwie postawionej wyprawy reklamowej, to jego konkurent tę słabostkę rychło wyzyska.

O ile zbadanie konjunktury jest bardzo ważne dla wydania dyspozycji co do reklamy, to niemniej kontrola wyników reklamy, jej skuteczności i racjonalności, jest nieodzowną. Niejednokrotnie ulega się złudzeniom, o ile uwzględnia się tylko chwilowo osiągnięte rezultaty zwiększonej konsumcji i zatem zbytu w stosunku do inwestycji w reklamę. Wnioski, które wyciąga przedsiębiorca wskutek pomyślnego rozwoju zbytu, mogą w dalszym ciągu okazać się fałszywe, — o ile nie uwzględni się zaszłych w międzyczasie zmian konjunkturalnych. Muszą też metody zyskiwania być zmieniane. Bezsprzecznem jest, że w czasach depresji tracą na wysokości obroty tak firm dużo się reklamujących, jak też tych firm, które się w mniejszej mierze reklamują. W czasach, gdy konjunktura się poprawia, firmy, które nie reklamują się, odczuwają znacznie później wzrastający zbyt w stosunku do firm, które na czas rozpoczęły propagandę dla zyskiwania.

Pewnem jest, że organizm potrzebuje witamin. Nie jest się dotychczas w możności zapodać w jakich ilościach organizm te witaminy mieć musi.

Gospodarka społeczna w obecnym ustroju tak samo potrzebuje podniety, którą my nazywamy reklamą, zachętą, aniwomaniem, zalecaniem. Oczywiście trudno jest obliczyć wartość, jaka tkwi dla gospodarstwa społecznego w reklamie. Ale bez reklamy nowoczesna produkcja i zbyt jest nie do pomyślenia. Jeżeli w niejednym kierunku robi się błędy, o ile się wydatkowuje sumy często bezcelowo bo nie umiejętnie, to zaniechanie i zjednywanie sobie odbiorców zapomocą wszelkich środków propagandowych, li tylko dlatego, że się nie widziało skutków dodatnich u innego lub samemu poniosło się straty, nie da się usprawiedliwić.

Jak każda wiedza, tak też wiedza o reklamie wymaga dużo doświadczeń. Od zdolności i intuicji kierującego reklamą zależy rozwój danego przedsiębiorstwa. Do imponderabiljów nowoczesnej produkcji i wymiany dóbr należy bezsprzecznie reklama, której dalszy rozwój, na podstawie obserwacyi w Stanach Zjednoczonych, śmiało przepowiadać można.

Sprostowanie

W nr. 49, 50 i 51 „Rynku Metalowego i Maszynowego" zaszła pomyłka w paginacji. Mianowicie numer 49 zaczynać się powinien od strony 1961 zamiast od 1161, a numer 51 kończyć się powinien stroną 2080 zamiast 1280. W numerze niniejszym (52) paginacja jest już prawidłowa.

Zwracamy szczególnie na to uwagę, tym Szan. Abonentom, którzy oprawiają sobie roczniki, ażeby w tych numerach paginy sobie poprawili.

BRACIA SZAJN

Fabryka Śrub i Gwoździ S-ka Akc. w Będzinie

Telefony: 4-01, 4-02 i 4-04

WYRABIA: **GWOŹDZIE:**

kwadratowe, okrągłe, papowe, nacinane, szklarskie, sufitowe, stolarskie, podkówkowe, tapicerskie (kamćwieki), tyble (Verbandstifte), bednarskie, formierskie i t. p.:

DRUT:

blankowy, żarzony, galwanizowany, ocynkowany, kalibrowany, półokrągły, podkówkowy (w kręgach i sztabach), sprężynowy, telegraficzny, kolczasty i t. p.;

Drut do autogenicznego i elektrycznego spawania w kręgach i sztabach.

Linki żelazne: zwykłe i ocynkowane.

Drut miedziany-elektrolityczny.

Linki miedziane.

WKRĘTKI:

(śruby) żelazne i mosiężne do drzewa: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi, owalnemi (soczewkowatemi) i konicznemi;

7141 b **WKRĘTKI:**

żelazne i mosiężne do metalu: z łebkami płaskiemi, półokrągłemi, owalnemi, 4-ro i 6-cio-kątnemi i t. p.;

Zatyczki (szplinty) żelazne i mosiężne;
Sztyfty szewskie (do obcasów) okrągłe i kwadratowe;
Podkówki do obcasów;

i inne wyroby metalowe.

Wielkopolska Centrala Żelaza

Estereich i Kaczmarek

Poznań, ul. Św. Marcina 21

TELEFONY BIURA: 30 21, 33 57, 40 05. TELEFON SKŁADN.: 33 48

Dostarcza ze składu we wszystkich wymiarach i gatunkach:

Żelazo, bednarkę, dźwigary, stal resorową i narzędziową, blachy żelazne, cynkowe, ocynkowane i białe, narzędzia rolnicze, buksy, osie, podkowy, podkowce, rury gazowe i łączniki do tychże, gwoździe zwyczajne i fasonowe, emalję, garnki żelazne, ocynkowane wiadra, szpadle, szufle, widły, grabie, dziabki, kosy, sierpy oraz materjały budowlane, jak: cement, wapno, gips, trzcinę itd. 7266

Świderki spiralne ze stali narzędziowej i szybkotnącej „BAILDONA"

Łańcuchy dla celów gospodarczych i wędzidła.

A. ZWIERZCHOWSKI i S-ka

BIURO:

POZNAŃ, PODGÓRNA 10a

Adres telegr.: „Linodrut" - Telefon nr. 4007

FABRYKA w CZERWONAKU

Poleca własne wyroby ze staranną obsługą:

LINY konopne, wszelkie wyroby powroźnicze.

SZNURY, szpagaty, siecie do ryb, siecie do gry i sportów.

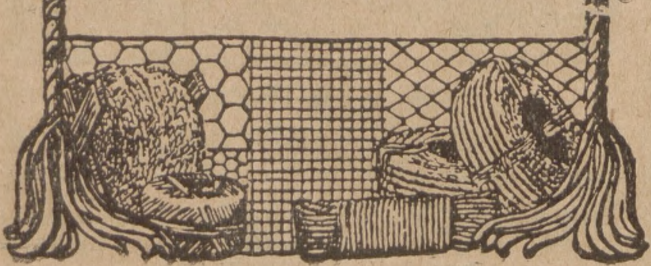
LINY druciane, żelazne i stalowe, specjalne liny do pługów parowych, liny miedziane i inne do gromochronów.

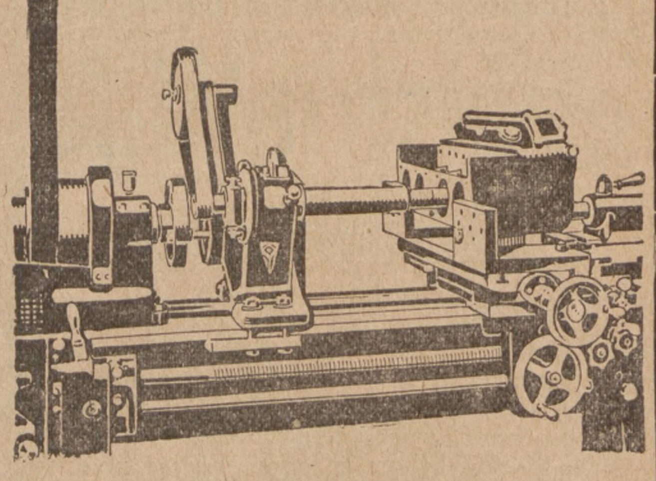
DRUTY żelazne cienkie do 0,1 mm, druty kolczaste.

SIATKI czworokątne surowe i ocynkowane.

SIATKI sześćkątne w ogniu ocynkowane.

TKANINY metalowe surowe, lakierowane, ocynkowane, miedziane, mosiężne i t. p. 7071





„BE - TE - HA"

WARSZAWA - pl. Trzech Krzyży 3.

7565z TELEFON 7-48, 216-65. 6343

OBRABIARKI DO METALI

NARZĘDZIA PRECYZYJNE

Reprezentacja pierwszorzędnych firm zagranicznych.

Postulaty rozwoju portów polskich

Dnia 2 grudnia wygłosił w Tow. Ekonomistów i Statystyków Polskich dr. F. Hilchen, delegat Rady Portu i Dróg Wodnych z Gdańska odczyt p. t.: „Źródła rozwoju naszych portów i naszej ekspansji zamorskiej". Ze względu na nadzwyczaj interesujący temat, podajemy poniżej streszczenie tego odczytu.

Morska polityka Polski oparta jest o dwa porty: Gdańsk i Gdynię. Właściwa rozbudowa Gdańska, uprzednio zaniedbanego, rozpoczęła się w 1924 r. i trwa dotychczas. Kosztem przeprowadzonych inwestycyj do 1929 r. w wysokości 33 milj. guldenów, powiększono obrót Gdańska z 2 722 748 ton w 1925 r. do 8 615 682 ton w 1928 r.

W tym samym czasie rozbudowa urządzeń portowych Gdyni pochłonęła ok. 140 milj. złotych, dzięki czemu przeładowanie 51 728 ton w r. 1926 wzrosło do 1 950 000 ton w 1928 r.

Jednocześnie kolej żelazna poczyniła inwestycje, umożliwiające zwiększenie ruchu w kierunku naszych portów, a Rząd zainicjował i zorganizował Polską Żeglugę Państwową. Rząd polski w swojej polityce portowo-morskiej inwestował w ciągu lat 10 ogółem ok. 370 milj. zł.

Przynależność Gdańska do obszaru celnego Polski zmieniła charakter portowego obrotu towarowego. Uzupełniając cyfry gdańskie cyframi gdyńskiemi, zauważyć można, że obecny obrót towarowy wzrósł ostatnio przeszło pięciokrotnie. Dzięki racjonalnie ustalonej polityce taryfowej, kolejowej i portowej w kierunku potanienia przewozu i przeładunku masowych produktów przez polskie porty, zauważyć można ściągnięcie masowych produktów do naszych portów, albowiem surowiec jako taki jest bardzo wrażliwy nawet na nieznaczne potanienie usług przy przewozie.

Rozpatrując ogólny udział naszych portów w obrocie zagranicznym, zauważamy, że wynosił on:

w 1925 r.	16,3 proc.
w 1926 r.	27,1 proc.
w 1927 r.	35,0 proc.
w 1928 r.	41,0 proc.

Z powyższych liczb wynika stała tendencja wzrostu tego udziału.

Jeżeli chodzi o źródło rozwoju naszych portów i naszej ekspansji zamorskiej, to należy dać odpowiedź na dwa pytania:

1. Czy obecny stan i dalsza projektowana rozbudowa naszych portów i naszej żeglugi wynika z potrzeb rzeczywistych gospodarstwa krajowego? 2. Jakie są dalsze możliwości zwiększenia obrotu towarowego przez nasze porty?

Na pierwsze pytanie odpowiedzieć należy pozytywnie, ponieważ obecny obrót towarowy przez nasze porty zmusza nas do dalszej rozbudowy tych portów i dróg dojazdowych do nich. Odnośnie drugiego pytania, znajdujemy cały szereg czynników, będących źródłami zwiększenia obrotu towarowego naszych portów.

Do najgłówniejszych z nich należą:

1. Odciągnięcie od innych portów bałtyckich towarów polskich.

2. Ściągnięcie tranzytu czechosłowackiego przez nasze porty udogodnieniami dla handlu zamorskiego w Gdyni, jak np. stworzenie wolnocłowej strefy dla Czechosłowacji.

3. Reorganizacja naszego handlu zagranicznego w kierunku nawiązania bezpośrednich stosunków tak z odbiorcami, jak i z dostawcami.

4. Wyrabianie nowych towarów eksportowych, dopasowywanie ich do potrzeb rynków zagranicznych i standaryzowania ich.

5. Rozwój naszej żeglugi.

6. Wykorzystanie emigracji dla wzmocnienia naszych portów i naszej ekspansji zamorskiej.

Analizując powyższe główne wytyczne dla zwiększenia obrotu towarowego naszych portów, zaznaczyć należy, że odnośnie odciągnięcia towarów polskich od innych portów bałtyckich już zostało zapoczątkowane przy pomocy naszych wyjątkowych taryf portowych. Polska taryfa kolejowa, która weszła w życie od 1-go października 1929 r. wprowadziła po raz pierwszy system wydzielonych taryf. Daje to możność prowadzenia samodzielnej polityki popierania własnych portów.

Również sprawa ściągnięcia tranzytu czechosłowackiego jest zapoczątkowana i stoi na najlepszym gruncie.

Co się tyczy reorganizacji naszego handlu zagranicznego w kierunku nawiązania bezpośrednich stosunków z naszymi dostawcami i odbiorcami, to koszt usług, oraz dopasowanie się ruchu towarowego do organizacji finansowej może wpłynąć na to, jaką drogą towar będzie przewożony.

Nieco gorzej przedstawia się sprawa wyrabiania nowych towarów eksportowych. Kupiec nasz idzie po drodze najmniejszego oporu, brak natomiast kapitałów inwestycyjnych i obrotowych nie sprzyja wyrobieniu towaru kwalifikującego się na wywóz.

Konieczność rozwoju naszej żeglugi jest aż nadto zrozumiałą, aby trzeba było szerzej ją omówić.

Własna żegluga w stosunku do portu ma za zadanie spopularyzowanie jego istnienia w portach całego świata; ochronienie go od nadmiernie wygórowanych stawek przewozowych, okrętowych, nawiązanie regularnych połączeń z portami i krajami, gdzie jesteśmy zainteresowani w naszej wymianie.

W naszych warunkach mamy jeden atut do dziś niewykorzystany, który celowo zużyty może stać się podstawą do dalszego rozwoju naszej floty handlo-

wej, a w przyszłości podwaliną naszego handlu zamorskiego. Jest nim emigracja, która dla naszej polityki morskiej stworzyć może najsilniejsze źródło rozwoju naszych portów, oraz naszej ekspansji zamorskiej. Nie należy bowiem zapominać, że wielki handel zamorski wszystkich nieomal państw europejskich oparł swe podwaliny na handlu ze swemi kolonjami i na pionierskiej kolonizacyjnej robocie swych emigrantów. To też słusznie zakończył prelegent odczyt swój twierdzeniem, że porty polskie, żegluga i ekspansja zamorska, oparte na wykorzystaniu wielkiej siły emigracyjnej, staną się podwalinami dla nowego rozwoju gospodarczego Polski.

W.

Gdzie odbędzie się konferencja wodno-komunikacyjna?

Projektowane jest zwołanie w lipcu 1930 r. polskiej konferencji wodno-komunikacyjnej dla omówienia referatów na XV. Międzynarodowy Kongres Żeglugi, wyznaczony w Genui i Wenecji na wrzesień 1931 roku.

Byłoby nader celowe i słuszne, gdyby Komisja Organizacyjna tej Konferencji przy Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie, w uwzględnieniu faktu, że w lipcu 1930 r. zostanie w Poznaniu otwarta Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, obrała za miejsce przyszłorocznej Konferencji właśnie Poznań.

Myśl o zwołaniu tej Konferencji w Poznaniu nasuwa się sama przez się i słuszność tego projektu nie wymaga komentarzy.

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

CŁO NA BIEL OŁOWIANĄ, CYNKOWĄ ITD.

W Dzienniku Ust. Nr. 85 z dnia 14. bm. ogłoszone zostało rozporządzenie, zmieniające częściowo taryfę celną w pozycji 13, gdzie mianowicie punkt 1) biel ołowiana opłacać będzie cło w wysokości 16.20 zł. od 100 kg., a biel cynkowa, tytanowa 32.50 zł. Rozporządzenie wchodzi w życie 15 dnia po ogłoszeniu.

NAJWIĘKSZY WALEC UTWARDZONY ZROBIONY W POLSCE.

W polskiej produkcji walców utwardzonych osiągnięty został ostatnio poważny postęp, świadczący dodatnio o wysiłkach naszego przemysłu, stale i wytrwale dążącego do wyzwolenia się z więzów zależności od wytwórczości zagranicznej.

Oto dowiadujemy się, że w hucie „Laura" pracuje walec utwardzony 850/2789 mm., wagi 17500 kg., wyprodukowany w hucie „Zgoda". Fakt, że walec takiego rozmiaru, jak je podaliśmy wyżej został wykonany w kraju, jest pierwszorzędnego znaczenia, gdyż w ten sposób została zapełniona poważna luka w produkcji krajowej, gdyż wymiary największego z wyprodukowanych dotychczas w kraju walców wynosiły zaledwie 680/1800 mm.

NOWY CHORZÓW — MOŚCICE ROZPOCZNĄ PRACĘ W STYCZNIU 1930 ROKU.

Państwowe zakłady azotowe w Mościcach będą uruchomione w pierwszej połowie stycznia 1930 r. tak, że produkcja nawozów sztucznych, już w pierwszym roku zaspokoi zapotrzebowanie rynku krajowego.

UPADŁOŚĆ RUMUŃSKIEJ FIRMY WYROBÓW ŻELAZNYCH.

Rumuńska firma wyrobów żelaznych „Gliksman, Grinberg i Goldstein" w Kiszyniowie popadła w niewypłacalność. Według informacyj otrzymanych w Sądzie Okręgowym deficyt powyższej firmy nie jest jeszcze ostatecznie ustalony, lecz już obecnie wynosi sumę lei rum 2.670.779.

BRAK PÓŁFABRYKATÓW ŻELAZNYCH W ROSJI.

Naskutek dotkliwego braku półfabrykatów żelaznych musiały w Rosji wstrzymać pracę częściowo liczne fabryki maszyn rolniczych. Trust importowy „Metalloimport", poczynił już odnośne zamówienia w fabrykach w Polsce i gdzieindziej na dostawę potrzebnych ilości półfabrykatów.

NA DRODZE REALIZACJI KONTYNENTALNEGO KARTELU FABRYK WAGONÓW.

Toczące się od roku pertraktacje o złączenie kontynentalnych fabryk wagonów w kartel postąpiły tak dalece, że należy się spodziewać decydującego posiedzenia wszystkich zainteresowanych grup krajowych jeszcze w ciągu najbliższego czasu. Obecnie toczą się pertraktacje tylko między eksportującemi grupami krajowemi, jednak niema zamiaru ograniczenia kartelu tylko do tych krajów. W krajach przedewszystkiem w rachubę wchodzących, a mianowicie: w Belgji, Francji, Niemczech, Czechosłowacji, Austrji i Węgrzech, eksportujące fabryki są już tak zorganizowane, że odnośne organizacje mogą już utworzyć kartel. Dla podziału kontyngentu niema jeszcze ustalonych stawek. Przyjąć jednak należy, że główny kontyngent otrzyma Belgja. Zamierzonem jest po założeniu kartelu urządzenie biura dla międzynarodowej normalizacji i typizacji wagonów kolejowych, nadto stworzenie międzynarodowej organizacji finansowej, którąby oddała do dyspozycji zamawiających potrzebne kredyty dla zamówień eksportowych.

IMPORT - EKSPORT

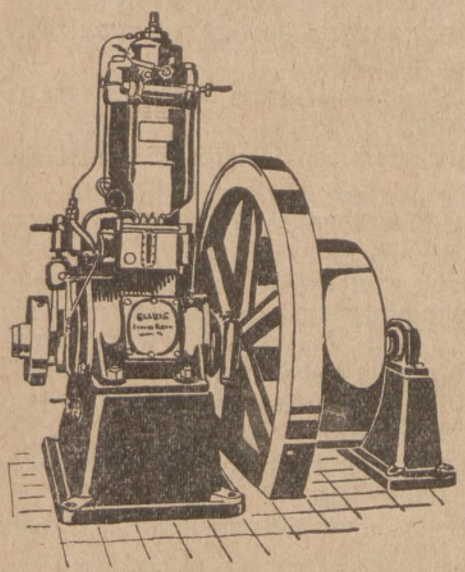
(p 105) Firma **turecka** pragnie uzyskać przedstawicielstwo drutu żelaznego do fabrykacji gwoździ, podków dla koni itd.

(p 105) Firma **egipska** poszukuje przedstawicielstwa wyrobów z blachy.

(p 105) Firma w **Trypolisie** pragnie uzyskać przedstawicielstwo wyrobów emaljowanych.

(p 105) Firma **egipska** pragnie uzyskać przedstawicielstwo firm polskich.

„ELLWE" **bezsprężarkowy silnik**



systemu

DIESEL'A

jest dla przemysłu, rolnictwa i rzemiosła najtańszą, najsprawniejszą i najprostszą maszyną napędową.

❖

Prosimy zażądać wyczerpującej oferty.

SVENSKA MASKINVERKEN

SÖDERTÄLJE SZWECJA

Reprezentant Generalny: **Gösta Enbom**

GDAŃSK-OLIWA, Blücherstr. 4 — Tel. 45488

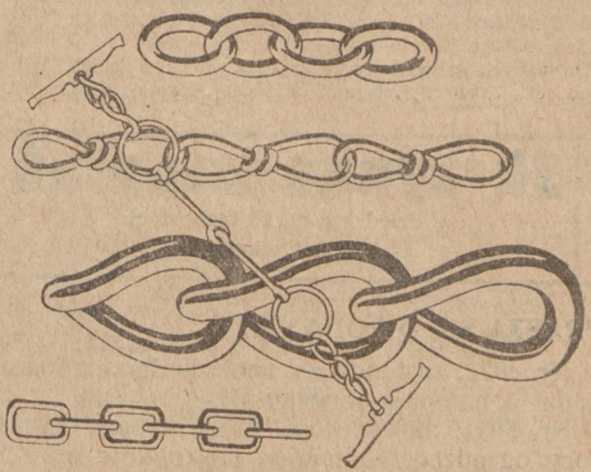
Reprezentant na woj. Wileńskie, Nowogrodzkie i Białostockie

Biuro Techniczne STANISŁAW STOBERSKI

8104 WILNO, ulica Adama Mickiewicza 27 — Telefon 12-47

Zjednoczenie Polskich Fabryk Łańcuchów

Spółka z ogr. odp. — KATOWICE



Skrytka pocztowa nr. 17

Telefony nr. 393-397, 517, 518

Adres telegraficzny: „Łańcuchy Katowice"

7256

DĄBROWSKI PRZEMYSŁ DRUCIANY

BRACIA KLEIN

w DĄBROWIE GÓRNICZEJ

TELEFON NR. 91 i 291

WYKONUJE:

Łańcuchy
elektrycznie spawane i patent „Viktor"

Sprężyny
do mebli, stalowe, miedziowane

Nakrętki
i pokładki wszelkiego rodzaju

Gwoździe - Śruby
Nity - Drut
wszelkiego rodzaju

7423

— Rok założenia 1892 —

Fabryka Wyrobów Metalowych

St. SULIKOWSKI

KRAKÓW, XVII. UL. LUBELSKA 18

TELEFON 2088 TELEFON 2088

NAGRODZONA:

Lwów 1894 medal złoty, Lwów 1902 medal srebrny, Kraków 1904 medal srebrny państwowy, Kraków 1904 dyplom honorowy.

Fabryka wytwarza

wszelkie latarnie

dla Polskich Kolei Państwowych i użytku ogólnego. BANIE, KOTŁY, OLIWIARKI, KUBŁY na wodę, WĘGIEL, LAMPY górnicze karbidowe oraz różne naczynia blaszane na zamówienie. — Latarnie i lampy karbidowe do budowy. — Urządzenia, aparaty i przyrządy dla pszczelnictwa. — Specjalność LAMPY i LATARNIE KARBIDOWE

8370

NOWE WYDAWNICTWA

MONOGRAFJE MIAST POLSKICH.

Warszawa, Kraków, Wilno, Częstochowa, Sosnowiec, Będzin, Ołyka, Lublin, Łódź, Poznań, Katowice, Królewska Huta, Mysłowice, Bielsko, Bydgoszcz, Gdynia, Grudziądz, Toruń, Gniezno, Włocławek, Kalisz, Inowrocław, Rypin, Stanisławów, Cieszyn — źródłowo i jednolicie opracowane (396 stron), bogato ilustrowane fotografjami i herbami miast, w ozdobnej okładce, wydane zostały jako „Przewodnik po Wystawie Miast i Związku Miast Polskich na Powszechnej Wystawie Krajowej 1929" przez Związek Miast Polskich.

Cena 2.— zł. i porto z polec. 1.10 zł.

Do nabycia u wydawcy: Związek Miast Polskich, Warszawa, Mazowiecka 7, lub w Księgarni „KUPCA", Poznań, Wielka 10.

Skrzynka zapytań

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 5001. adresu firm, które mogą dostarczać wzory ogrodzeń, balkonów, nagrobków itd.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, mającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opel".

Nr. 5117. f-my, wyrabiającej płótno azbestowe nadające się na ubrania strażackie i tarcze ochronne.

Nr. 5138. Mamy większe zapotrzebowanie na listwy metalowe, służące do obramowania kalendarzy ściennych, w większych rozmiarach.

Nr. 5141. firmy, dostarczającej śrubki do drzewa i montażowe, niklowane dług. od 5—35 mm.

Nr. 5142. dostawców szkła organicznego fabrykatu „Jubar".

Nr. 5152. sposobu wytwarzania okucia kauczukowego do sznurówek i zarazem o wskazanie krajowego z tą produkcją związanego źródła zakupu surowca.

Nr. 5175. firmy, która ma zapotrzebowanie na szplisy dachowe.

Nr. 5177. firmy, mogącej dostarczyć urządzenie kontrolujące stróża nocnego.

Nr. 5178. firmy, dostarczającej Alba Karburatory do samochodów.

Nr. 5186. firmy, mogącej dostarczyć 1 heblarkę używaną do desek.

Nr. 5187. fabryki krajowej, na wyroby z papemaché.

Nr. 5189. fabryk szwedzkich budujących silniki na gaz ssany oraz motory systemu Diesla, które nie posiadają w Polsce przedstawicielstwa wzgl. reprezentanta zastępującego w Polsce fabrykę „Bolinder", która w okresie przedwojennym fabrykowała własnego typu silniki spalinowe.

Nr. 5192. fabryki krajowej, dostarczającej okucia do uprzęży „Argenta".

Nr. 5194. fabryki, wyrabiającej kopyta żelazne (trójnóg).

Nr. 5195. firmy, dostarczającej kute młotki szewckie.

Nr. 5200. firmy, dostarczającej kompletne smolarnie do smolenia beczek piwnych i kuf.

Nr. 5201. firmy, dostarczającej blachy ząbkowanej do złączenia deszczułek przy wyrobie skrzyń.

Nr. 5204. firmy, dostarczającej rtęć (żywe srebro).

Nr. 5205. fabryk wyrobów żelaznych jak okuć budowl., okuć mebl., łopat, siekier, pił, narzędzi itp.

Nr. 5208. fabryki wyrabiającej świece samochodowe marki „Boche" i „Champion".

Nr. 5209. fabryki, wyrabiającej wózki (taczki) żelazne oraz drewniane na kołach żelaznych.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

„Głogowski i Syn", Fabryka Maszyn Rolniczych w Inowrocławiu

Fabryka powstała w roku 1882 a w r. 1903 przeszła na własność ś. p. inż. Leona Czarlińskiego, zmarłego przed kilku tygodniami. Ówczesny właściciel doprowadził przedsiębiorstwo to do wysokiego stanu kwitnącego, zatrudniało one bowiem w okresie przedwojennym około 700 ludzi. — W fabryce tej zatrudniającej obecnie około 100 robotników wyrabiane są maszyny rolnicze jak: sieczkarnie bębnowe do największych rozmiarów, parniki, maneże, młocarnie, walce, elewatory do słomy itp. nadto wykonuje się naprawy lokomobil, motorów spalinowych i młocarń parowych, a jako specjalność wytwarza się nowe skrzynie paleniskowe i wałki korbowe do młocarń. W roku 1918 omawiana firma wykupiła w Brodnicy na Pomorzu najstarszą tam fabrykę maszyn i odlewnię żelaza, którą prowadzi odtąd jako oddział fabryczny firmy „Głogowski i Syn". W fabryce brodnickiej pracuje około 80 robotników i urzędników a produkcja jej obejmuje: młocarnie, maneże, sieczkarnie bębnowe, walce, siekacze buraków itp. przeprowadzając również naprawy wszelkich maszyn rolniczych i motorów spalinowych. Celem łatwiejszego zbytu maszyn rolniczych własnych i reprezentowanych Zjednoczonych fabryk „Unia" w Grudziądzu oraz dla sprężystej obsługi licznych odbiorców, przedsiębiorstwo to posiada od długich już lat we własnym gmachu handlowym w **Poznaniu, przy ul. Franciszka Ratajczaka 14** obficie zaopatrzone składy maszyn rolniczych, które wszelkie niemal zlecenia załatwiają wprost ze swych magazynów. Renoma tej rdzennie polskiej placówki wytwórczo-handlowej zbyt jest powszechną, zbędnem też jest zalecanie zasłużonego poparcia, jakiego ze wszechmiar słusznie doznaje.

Po śmierci właściciela zakładów, wielce na polu gospodarczem zasłużonego ś. p. Leona Czarlińskiego, główne kierownictwo centralnej fabryki w Inowrocławiu spoczęło obecnie w doświadczonych rękach **dyr. p. Kaliksta Lasockiego**, który w kołach fachowych i kupiectwa tej branży dobrze jest znany, przez dłuższy bowiem czasokres zajmował wybitne stanowisko w firmie Zjednoczone Fabryki Maszyn „Unia" w Grudziądzu. Wyrażamy nadzieję, że nowy kierownik, śladem i wzorem swego poprzednika, poprowadzi tę rdzennie polską pożyteczną placówkę wytwórczą do dalszego rozkwitu, czego mu z tego miejsca szczerze życzymy.

„WIEPOFANA"

Wielkopolska Odlewnia

Fabryka Narzędzi i Maszyn

Towarzystwo Akcyjne

Poznań - ul. Dąbrowskiego 81. - Tel. 61-56

1) Tokarki precyzyjne
szybkobieżne model TN 180, wzniesienie kłów 180/300, rozstawienie 1000, 1500, 2000 i 2500 mm.,

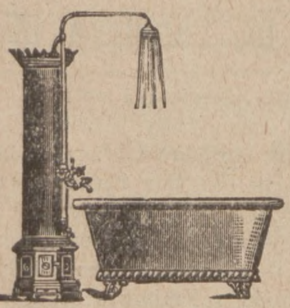
2) tokarki precyzyjne
szybkobieżne, model TJ 180, jednokołowy napęd, łoża pryzmatyczne, rozstawienie kłów 1000 i 1500 mm.,

3) tokarki
typu ciężkiego, model T 325, łoża pryzmatyczne, wzniesienie kłów 325/750, rozstawienie 1500 i 2500 mm.,

4) gryzarki obwiedniowe
do gryzowania kół o zębach prostych, skośnych i ślimakowych,

5) wiertarki
słupkowe i stołowe, oraz szlifierki słupkowe i stołowe. 6973

A. STANEK



specjalna fabryka pieców i wanien kąpielowych wszelk. rodzaju.

7244 w

Poznań

ul. Małe Garbary 7 a.

Telef. 33-50, Zał. w r. 1902

7847 Przy zapotrzebowaniu proszę zażądać oferty.

„POLFAZAM"

Fabryka zamków i okuć samochodowych

POZNAŃ - DĄBROWSKIEGO 81

właściciel B. GILL

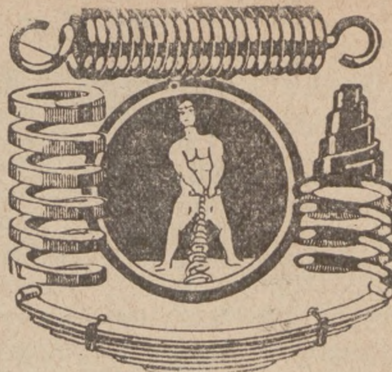
wykonuje 7527

wszelkie okucia do karoseryj i wagonów.

Zamki, antaby, rączki, przedłużacze do zamków. Zawiasy wszelkiego rodzaju, dźwigi do podnoszenia szyb, zderzaki

oraz wszelkie inne prace w zakres tenże wchodzące.

Sprężyny wszelkiego rodzaju



najtaniej i najprędzej

dostarcza firma:

LEON ENDELMAN

WARSZAWA

ul. Marszałkowska 53
Telefon 26 16

Uprzejmie proszę o zwrócenie uwagi na nową firmę i nowy adres.

8058

Franciszek Wagner i S-ka

Zakłady Mechaniczne i Fabryka Tlenu

Łódź, ulica Żeromskiego 94



RURY ŻEBROWE

kutożelazne o długościach do 6 metrów.

Rejestry z rur żebrowych.

8234



Fabryka Manometrów, Gazomierzy i Aparatów Gazowych

wykonuje, naprawia i wzorcuje:

MANOMETRY, WACUUMMETRY, PYROMETRY oraz CIEPŁOMIERZE

wszelkiego rodzaju i do każdego celu

WODO- PARO- i GAZOMIERZE DO CELÓW PRZEMYSŁOWYCH I DOŚWIADCZALNYCH

7605z

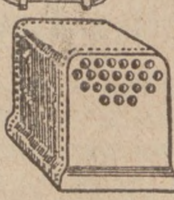
DOM PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY

„CARBOPOL"

WŁAŚC.: Inż. PIOTR TRACZ W KRÓL. HUCIE, G. ŚL. TEL. 390.



WAŁY KOLANOWE DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW MŁOCARŃ PAROWYCH JAK TEŻ KOMPLETNE ŁOŻYSKA DO NICH.



KOMPLETNE PALENISKA LOKOMOBILOWE I DO LOKOMOTYW JAK TEŻ DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW KOTŁÓW PAROWYCH.

WYKONUJE: W NAJKRÓTSZYM TERMINIE I NA DOGODNYCH WARUNKACH.

S. SAMULSKI i Sp. PLESZEW

FABRYKA MASZYN I ARMATUR - ODLEWNIA - KOTLARNIA

7648

„Węgierska Górka" Górnicza i Hutnicza Spółka Akc. w Węgierskiej Górce ad Cięcina, powiat Żywiec

Założone przez hr. Adama Wielopolskiego zakłady górnicze i hutnicze przeszły w roku 1906 na własność Towarzystwa Górniczo-Hutniczego a z dniem 1 stycznia 1923 r. przejęła je obecna właścicielka Spółka Akcyjna „Węgierska Górka". W roku 1905 wygaszono w Węgierskiej Górce ostatni wielki piec i odtąd zakłady te pracują tylko jako odlewnia żelaza, specjalizująca się w odlewnictwie rur żeliwnych, dla której to dziedziny produkcyjnej urządzoną jest według najnowszych wymagań techniki odlewniczej. Odlewnia wytwarza lanożelazne rury i kształtki wodociągowe i gazowe, kielichowe i kołnierzowe o średnicy 40 mm. do 1200 mm. i długości użytecznej 2,5 do 5 m. według norm polskich i niemieckich a dalszy zakres jej produkcji obejmuje: rury do ekonomizerów, odlewy handlowe jak płyty, ruszty, ramy, drzwiczki, piecyki itp., odlewy budowlane i kanalizacyjne, wszelkiego rodzaju odlewy maszynowe, wlewnice czyli kokile dla stalowni oraz odlewy kwasoodporne. Że „Węgierska Górka" jest w zastępowanej dziedzinie jednem z największych w Polsce przedsiębiorstw, dowodzi tego roczna jej wytwórczość wynosząca 20.000 ton rur oraz 8.000 ton innych odlewów. — Dostarczane przez to przedsiębiorstwo wyroby są powszechnie znanej, najwyższej jakości. Zakłady „Węgierska Górka" zatrudniają około 700 pracowników i robotników, wyposażone są one w oświetlenie elektryczne i posiadają szereg budynków mieszkalnych, własną rzeźnię, restaurację i straż pożarną.

Poznańskie Towarzystwo Telefonów

W pierwszych latach samoistności naszej państwowej, gdy dawne źródła dostawcze znalazły się poza słupami granicznemi, odczuwać się dawał wielki brak różnych towarów a szczególnie sprzętów i aparatów elektrycznych prądu słabego, których wytwórczość w kraju prawie, że nie istniała. Rozwój przemysłu elektrycznego datuje się wogóle u nas od czasu Odrodzenia Polski i wypływających stąd różnych potrzeb rynku wewnętrznego. Uruchomione w owym czasie przez **Poznańskie Towarzystwo Telefonów** specjalne zakłady mechaniczne, dostosowane do wytwarzania i naprawy aparatów na prąd słaby, znalazły podłoże szybkiego rozwoju i uwolniły zwłaszcza Poznań i najbliższą okolicę od dotkliwie dającego się we znaki braku aparatów telefonicznych.

Wkrótce też zarówno zakłady mechaniczne jak oddział handlowy Poznańskiego Towarzystwa Telefonów rozwinęły się do poważnych rozmiarów ogarniając działalnością swoją coraz to dalsze tereny rynku wewnętrznego. Omawiane przedsiębiorstwo dostarcza obecnie telefony wszelkich systemów i najnowszych konstrukcyj, kompletne urządzenia telefoniczne pół- i pełnoautomatyczne, które dostarcza na dogodnych warunkach i również na określony okres wydzierżawia. Wszelki sprzęt telefoniczny posiada firma stale na składzie. — Drugi oddział Poznańskiego Towarzystwa Telefonów obejmuje dziedzinę radjofonji i dostarcza poza radjosprzętem i wszelkiemi przyborami aparaty od najprostszych do najdoskonalszych wyrobu własnego oraz fabrykatów zagranicznych. — Centrala omawianej placówki wytwórczo-handlowej mieści się w Poznaniu, przy ul. Jasnej 9, filja natomiast miejscowa przy ul. Franciszka Ratajczaka 39a zamiejscowa filja znajduje się w Bydgoszczy przy ul. Jagiellońskiej 65/66.

Fabryka wyrobów metalowych St. Sulikowski, Kraków XVII, ul. Lubelska 18

Od 37 lat istnienia swego specjalizuje się w nagłówku wymienione przedsiębiorstwo w produkcji latarń dla wszelkiego użytku oraz różnych naczyń blaszanych, w którym to względzie doprowadziła wyroby swoje do wysokiej doskonałości. Potwierdzeniem faktu tego są nagrody i wysokie odznaczenia, jakie firma ta otrzymała na różnych wystawach w okresie przedwojennym a mianowicie: w r. 1894 we Lwowie medal złoty, w 1902 we Lwowie medal srebrny, w 1904 w Krakowie państwowy medal srebrny, w 1914 w Krakowie dyplom honorowy.

Fabryka wytwarza: wszelkie latarnie dla potrzeb kolejnictwa i użytku ogólnego, dalej banie, kotły, oliwiarki, kubły na wodę i węgiel, lampy górnicze karbidowe, latarnie i lampy karbidowe do budowy oraz różne naczynia blaszane na zamówienie. — Specjalnością firmy jak wynika z powyższego są lampy i latarnie karbidowe a poza tem, urządzenia, aparaty i przyrządy dla pszczelnictwa. — W zakreślonym dziale produkcji stanowi firma St. Sulikowski w Krakowie bezpośrednie i wielce korzystne a tem samem polecenia godne źródło pokrywania zapotrzebowań.

„Elevator" Spółka Akcyjna dawn. Teodor Holt i Kania & Kuntze w Katowicach

W rzędzie górnośląskiego wielkiego przemysłu żelaznego, skoncentrowanego głównie w Katowicach, spotykamy również firmę „Elevator" jako jedno z przedsiębiorstw przodujących. Firma ta posiada dwa oddziały i to odlewnię stali oraz fabrykę maszyn, mieszczące się przy ul. Kamiennej 4. Biuro fabryki znajduje się w Warszawie, przy ulicy Złotej 21. Bardzo rozległy zakres pracy firmy „Elevator" obejmuje: Budownictwo żelaziwne, budowę aparatów, wózków wydobywczych, konstrukcję klatek wydobywczych, urządzeń transportu, dźwigów i żórawi, dalej odlewy stalowe, koła zębate, zwrotnice, rozjazdy, złożenia kołowe, koszyki rolkowe itd. Prócz wymienionych specjalności, firma „Elevator" w Katowicach wykonuje wszelkie inne konstrukcje żelazne według projektów własnych i nadesłanych. — Informacjami i ofertami służy interesowanym centrala w Katowicach, jakoteż biuro w Warszawie.

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

W SPRAWIE KRAJOWYCH ŹRÓDEŁ ZAKUPU

Wszelki życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.

Korzystne hurtowne źródła zakupu

Fabryka pieców i kuchen przenośnych
dostarcza piece i kuchnie katlowe przenośne — jak również wykonuje wszelkie roboty kaflarskie i zduńskie — z gwarancją 50% oszczędności na opale. — Przeróbka i przestawienie starych pieców —
7710
Inż. A. Birszenk i Ska, Kraków, św. Tomasza 21. Tel. 2652

Aparaty
do spawania metali, automatyczne, własnej konstr., różnej wielkości na składzie, tanio do sprzedania.
Wykonuje spawanie wszelkich metali i cięcie blach, tregrów i t. p. fachowo 8289
Zakład Mechaniczno-Kotlarski
W. Szukała, Poznań, Grochowe Łąki 7.
Telefon 5815.



„Siatkolin"
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane
do najróżnorodniejszych celów

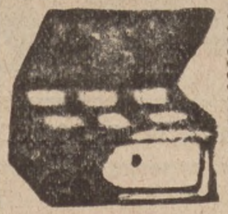


SANECZKI
z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: **KATOWICE,** ul. Słowackiego 16.

Płyty filcowe, 8347
bawełna kolorowa, ścierki chemicznie czyszczone, uszczelnienia, etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni Artykułów Techn. i Elektrotechn.,
S. SZAJER, Kraków, ul. Wiślna 8. Telef. 4154

Summit
„SUMMIT"
brusiki naturalne
są wyśmienite, wszędzie do nabycia po cenie detalicznej
Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10
Zastępca na Polskę: 8067
Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10
poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798
Ceny niskie! **Dostawa szybka!**



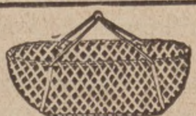
F. i R. KALESSE
6494 **KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.**
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

---

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakład. Metalowo-Hutnicze
Gdańsk - Oliwa 7648

Liny pługowe i liny dla wszelkich celów
dostarcza
Górnośląska Fabryka Lin Drucianych i Wyrobów Drucianych
sp. z ogr. odp w Rudzie. 8272

KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Siatki czworokątne
w każdym rozmiarze.
Cennik gratis! 7768
Siatki tkane
do młynków zbożowych
Siatki Rabica
Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 85-80 4308 Założono 1907 r.

Szmaty
do czyszczenia maszyn w większych i mniejszych kawałkach, sukienne, białe lub półwełniane w belach, po 50 kg. à 60,— zł.
dostarcza 8378
Sortownia szmat i starego żelaza
ANTONINA DEPCZYŃSKA, Jarocin, Krakowska 59, tel. 76



Specjalna Pracownia Diamentów
do tarcz szlifierskich i do rżnięcia szkła
H. SZEFTEL, Warszawa
Graniczna 16. 8133 Egz. od 1882 r.

Wolne miejsce

Realizacja sztucznej wyspy oceanicznej

Epokowa rola eksperymentu. — Łańcuch sztucznych wysp dla lądowania i startowania. — Radjo jako gwarancja bezpieczeństwa lotu. — Jak wygląda pierwsza wyspa oceaniczna. — Nowe horoskopy dla lotnictwa. — Pierwsze państwo „oceaniczne"

W Fishing Creek w pobliżu Filadelfji powstaje dzieło o niesłychanie doniosłem znaczeniu: pierwsza sztuczna wyspa oceaniczna.

Prawdopodobnie już na wiosnę r. b. znajdzie się wyspa na miejscu swego przeznaczenia, t. j. między Nowym Jorkiem a archipelagiem Bermudów, w odległości 632 km. od wybrzeża amerykańskiego, przytwierdzona w odpowiedniem miejscu do dna morskiego.

Trudno nawet wyobraźnią objąć olbrzymią, epokową rolę tego eksperymentu. Wyspa ta ma zapocząťkować budowę całego sztucznego pomostu wysp, którego zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa lotnikom, przelatującym nad oceanem i udzielenie im schronienia w czasie potrzeby.

Ostatnio opublikowano opinję słynnego lotnika francuskiego Blériota, który jako nieodzowny warunek stałej komunikacji nad oceanem, uważa utworzenie na oceanie łańcucha sztucznych wysp, służących przelatującym samolotom do lądowania i startowania. Amerykanie zrozumieli jeszcze przed pojawieniem się w prasie enuncjacji Blériota, że zbudowanie sztucznych wysp na oceanie jest warunkiem „sine qua non" nowoczesnej awiatyki i przystąpili do realizacji tego gigantycznego projektu z właściwą sobie energją.

Wynalazcą i konstruktorem sztucznej wyspy oceanicznej jest E. R. Armstrong.

„Kluczem do rozwiązania problemów gospodarczych przyszłych wieków jest opanowanie przestworzy powietrznych" — zaopinjował wynalazca. — Przyszłość okaże, do kogo należy panowanie nad oceanem powietrznym: do samolotu, czy też do okrętu powietrznego. Prawdopodobnie obydwa typy statków powietrznych utrzymają się i będą spełniały swoje przeznaczenie. Ja osobiście pokładam więcej nadziei w aeroplanie przedewszystkiem ze względów ekonomicznych, ponieważ jest tańszy, poza tem jako mniejszy, posiada rozleglejszą skalę zastosowania.

Aby lot transoceaniczny dawał gwarancję bezpieczeństwa i pewności, należy odbywać drogę krótkiemi etapami i za pośrednictwem radja być w ustawicznym kontakcie z lądami".

W ten sposób lot z Nowego Jorku do Paryża trwałby 33 godziny, wliczając w to czas startowania i lądowania na sztucznych wyspach przydrożnych. O ile eksperyment z pierwszą wyspą powiedzie się, w takim razie potężny plan budowy sztucznego „pomostu" wkrótce będzie zrealizowany.

Armstrong rozporządza funduszami spółki amerykańskiej General Motors. Koszty budowy jednej wyspy oceanicznej przewidziane są na 15 milj. dolarów. Wedle opinji Armstronga, zgodnej ze zdaniem Blériota, „pomost" będzie się składał z ośmiu wysp, oddalonych od siebie 400—500 klm.

Jak wygląda pierwsza sztuczna wyspa na Oceanie?

Na to pytanie możemy dać już dzisiaj zupełnie ścisłą odpowiedź. Długość wyspy wynosi 420 m., szerokość na obydwu końcach 70 m., średnica 140 m. U jednego boku będzie wybudowany hangar lotniczy, stacja meteorologiczna i radjostacja nadawcza i odbiorcza, po przeciwnej stronie stanie wielki z komfortem urządzony hotel. Wyspa jest skonstruowana z płyt stalowych, sześćdziesiąt pustych stopni stalowych zanurza się głęboko we wodzie. Cała zaś wyspa będzie przymocowana do dna morskiego zapomocą lin stalowych, o sumarycznej długości kilku tysięcy klm. W ten sposób stabilizacja wyspy ma być zapewniona. Powierzchnia tego sztucznego lądu wznosi się 20 m. nad poziom morza i będzie zabezpieczona przed inwazją najwyższych fal morskich. Jak wykazały doświadczenia dokonane z modelem, wyspa ta oprze się wszelkim, najsilniejszym nawet atakom morza.

Zapytany, w jaki sposób odnajdą lotnicy maleńką wysepkę na bezkresnym Oceanie, odparł Armstrong: „Zapomocą fal radjowych. Aparat sygnałowy na samolocie ostrzeże pilota przed zboczeniem z obranej drogi. Natomiast w nocy ułatwią mu zadanie olbrzymie reflektory, które rozjaśnią nieboskłon. Jeżeli lotnik będzie zmuszony do lądowania, w takim razie samolot lub hydroplan z wyspy udzieli mu natychmiastowej pomocy.

W razie burzy, samolot wraz z pasażerami znajdzie schronienie na wyspie aż do chwili, gdy warunki atmosferyczne pozwolą na dalszą podróż. Pasażerom nie brak będzie wygód ani też przyjemności."

Pierwsza sztuczna wyspa oceaniczna otrzymała nazwę Langleya, na cześć konstruktora pierwszego samolotu, który okazał się zdolny do użytku. Następne projektowane wyspy otrzymają imiona pionierów awiatyki: Chanutea, Wrighta, Maxima, Hargravea, Hensona, Philipsa i Faranana. Między miejscem, przeznaczonem dla wysp Hargravea i Hensona, leżą Azory, które będą włączone do transatlantyckiego „pomostu".

Plan sztucznych wysp oceanicznych otwiera przed awiatyką nietylko technicznie, lecz także gospodarczo zupełnie nowe i bardzo interesujące horoskopy. Projektowane wyspy, których nie można nazwać ani okrętami, ani właściwemi wyspami okrętowemi, nie podpadają jeszcze pod żadną ustawę morskiego prawa międzynarodowego. Prawdopodobnie będą one stanowiły pierwsze osobne państwo międzynarodowe, rządzone przez międzynarodową komisję.

Światowa produkcja miedzi i cyny

Miedź jest jednym z najważniejszych metali po żelazie, a dzisiaj, w wieku elektryczności, jest równie niezbędną, jako ono. W postaci bronzu (stop miedzi i cyny) miedź była znana już w odległej starożytności, kiedy to wyrabiano z niej broń sieczną, oszczepy, tarcze itp. W historji rozwoju kultury ludzkości mamy okres „bronzu", który nastąpił bezpośrednio po okresie „kamienia łupanego" i „kamienia gładzonego" (okres broni, robionej z kamienia). To wczesne wystąpienie miedzi na widownię kultury ludzkiej, zawdzięcza miedź temu, że dość często znajdywano ją w stanie rodzimym, a więc nadającą się wprost do obróbki technicznej, podczas gdy żelazo w stanie rodzimym prawie nie występuje, a sztukę otrzymywania żelaza z jego rud poznała ludzkość znacznie później. Dzisiaj otrzymujemy miedź z rud miedzianych, jak chalkopiryt, siarczek miedzi, tlenek miedzi i innych, o różnej zawartości czystego metalu.

Zastosowanie miedzi we współczesnym okresie jest bardzo wielkie, a to dzięki jej swoistym cechom, jak np. doskonała ciągliwość, dość łatwa topliwość (miedź topi się przy 1000° C, a żelazo dopiero przy 1800° C), stosunkowo wielka odporność na wpływy atmosferyczne (na powietrzu tylko nieznacznie utlenia się część miedzi, podobnie jak i cynku), dobre przewodnictwo ciepła i in. Miedź jest najlepszym — po srebrze — przewodnikiem elektryczności.

Używamy miedzi do wyrobu kotłów, naczyń kuchennych, blach, drutu, monety drobnej, zdawkowej (bilonu) itp. Związki chemiczne miedzi służą do wyrobu farb *(niebieskiej i zielonej)*. Powszechniejszem jest użycie miedzi w postaci różnych stopów, jak bronz (miedź i cyna), mosiądz (miedź i cynk), bronz aluminjowy i in. — Bronzu używamy do odlewania dzwonów, posągów. Z mosiądzu są często okucia przy drzwiach, klamki, części składowe instalacyj elektrycznych, lampy, świeczniki. Nowego srebra i bronzu aluminjowego używamy przeważnie do wyrobu przedmiotów ozdobnych, imitujących srebro i złoto. — Miedź wchodzi, jako składnik do srebra i złota, z których bijemy monety; czyste srebro i złoto — jako zbyt miękkie — nie nadawałoby się do tego celu.

Rudy miedziane występują w Polsce w niewielkich ilościach w wojew. Kieleckiem (Miedzianka, Miedziana Góra). W czasach dawniejszych były tu czynne kopalnie miedzi, później jednak, około 1850 r., zaprzestano wydobywania rudy miedzianej. — W czasie wielkiej wojny wznowili Austrjacy eksploatację miedzi w Kieleckiem, której brak odczuwali wówczas bardzo silnie (miedź jest niezbędną do wyrobu naboi armatnich i karabinowych). — Po wojnie kopalnie upadły znowu, a dziś nie wydobywamy miedzi zupełnie, gdyż wobec silnej konkurencji miedzi amerykańskiej, kopalnie nasze pracowałyby ze stratą.

Co do produkcji miedzi, pierwsze miejsce zajęły Stany Zjednoczone (podobnie jak w produkcji żelaza, dając rocznie 764.000 ton, co stanowi 50 proc. produkcji świata. Następne miejsca zajmują Chile 240 tys. ton, Niemcy 104.000 ton, Kongo Belgijskie 90.000 ton, Japonja 63.000 ton, Meksyk 58.000 ton, Kanada 32.000 ton, Hiszpanja 27.000 ton, i Anglja 25.000 ton miedzi rocznie.

Cyna, metal o pięknej, srebrzystej barwie i o nadzwyczaj niskiej topliwości, bo już przy 230 stopni C., występuje bardzo rzadko w stanie rodzimym. Jedyną jej rudą jest tlenek cyny (kasyteryt).

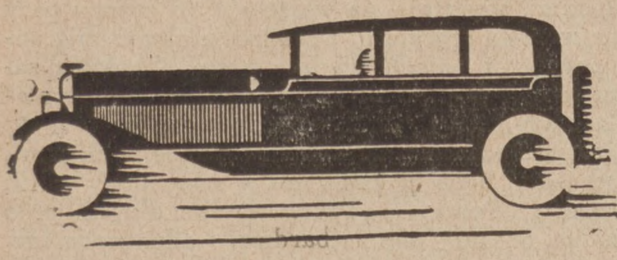
Używamy cyny do wyrobu naczyń kuchennych, jak waz, talerzy, łyżek, widelców (obecnie coraz mniej). W postaci cieniuchnych blaszek t. zw. cynfolja służy do owijania serów, czekolady, mydeł i pomadek, chroniąc te przedmioty przed wyschnięciem. Cyną pokrywamy („bielimy") naczynia miedziane, by je zabezpieczyć przed śniedzią, która jest trującą dla organizmu ludzkiego. Poza tem używamy jej do otrzymania bronzu (miedź i cyna) i do stopu na czcionki drukarskie (cyna, ołów i antymon). Połączona z ołowiem da ona tak zwany lut blacharski, a rozpuszczona w rtęci (amalgamat cyny) ma zastosowanie przy wyrobie zwierciadeł.

Produktem ubocznym przy wytapianiu rudy cynowej są związki pierwiastka arsenu, z których otrzymujemy znaną truciznę arszenik, mającą zastosowanie i w lecznictwie i w farbiarstwie.

Głównym producentem cyny jest Malakka (południowa Azja), która daje 55 tys. ton cyny rocznie. Po niej idzie Boliwja 36 tys. ton, Indje Holenderskie 35 tys. ton. Inne kraje produkują jej o wiele mniej: Chiny 8 tys. ton, Sjam 8 tys. ton, Niemcy 4 tys. ton, Australja 3 tys. ton, Anglja 2,4 i Południowa Afryka 1.7 tys. ton rocznej produkcji cyny.

Na ziemiach polskich nie spotykamy rudy cynowej.

Prosimy powoływać się na
„Rynek Metalowy i Maszynowy"



Dział Samochodowy

Temperatura silnika w zimie

Problem temperatury silnika w zimie jest nader doniosły. W związku z tem omawiamy parę kwestyj dotyczących chłodnicy i termostatu.

Termostat jest zazwyczaj umieszczony w górnej części głowicy silnika, przy wlocie wody przypływającej do chłodnicy. Przyrząd ten zamyka automatycznie dopływ wody, uniemożliwiając jej przypływ przez chłodnicę, zanim osiągnie odpowiednią temperaturę.

Pod wpływem ciepła termostat otwiera przelot wody, która wówczas zaczyna krążyć normalnie, a silnik w ten sposób osiąga znacznie prędzej po uruchomieniu temperaturę potrzebną do prawidłowego działania.

Przy tego rodzaju systemie kontroli termostatycznej krążenia wody, należy używać zimą roztworu niezamarzającego do napełnienia chłodnicy, gdyż pozostawianie silnika w ruchu na niskich obrotach nie zapobiegnie zamarznięciu. Z powodu niskiej temperatury woda nie będzie krążyć normalnie, a drobne jej ilości pozostawione bez ruchu w siatce chłodnicy, łatwo ulegną zamarznięciu, powodując pęknięcie delikatnych kanałów wodnych.

Celem zapobieżenia temu niebezpieczeństwu należy przy zbliżających się chłodach wypuścić wodę z chłodnicy, starannie ją wypłókać i napełnić roztworem niezamarzającym. Przed wlaniem roztworu niezamarzającego trzeba upewnić się, czy chłodnica, łączniki gumowe i pompa wodna nie przeciekają. Korek chłodnicy należy szczelnie dokręcić, aby roztwór niezamarzający nie mógł się wylewać w czasie jazdy.

Najbardziej rozpowszechnionym środkiem przeciw zamarzaniu jest spirytus denaturowany, gdyż nie zamarza on nawet przy bardzo niskiej temperaturze i jest stosunkowo niedrogi. Ma on jednak i cechy ujemne, gdyż ulatnia się, wskutek czego zachodzi potrzeba częstego dolewania spirytusu, który jeśli wskutek nieostrożności padnie na części lakierowane, niszczy je i pozostawia plamy. Jeżeli wypadkowo lakier „Duco" zostanie opryskany roztworem spirytusu, należy natychmiast miejsce to spłókać czystą wodą i lekko przetrzeć gałgankiem.

Trzeba również pamiętać, aby krawędzie używanego w zimie pokrowca na chłodnicę nie dotykały maski silnika, gdyż materjał pokrowca, przesiąknięty spirytusowym roztworem, może uszkodzić „Duco".

Zaznaczyć należy, że do mierzenia roztworów spirytusowych potrzebne są aerometry inne, aniżeli do roztworów cięższych od wody.

Gliceryna jest również skutecznym środkiem zapobiegającym zamarzaniu. Jest ona jednak droższa, niż spirytus, lecz zato mniej ulatnia się i nie jest szkodliwa dla lakieru „Duco". Ażeby jednak przy bardzo niskiej temperaturze roztwór nie zamarzł, trzeba użyć znacznej ilości gliceryny.

W wypadku używania gliceryny ważnem jest, aby wszystkie połączenia chłodnicy były zupełnie szczelne.

Po odczytaniu ciężaru gatunkowego na aerometrze, należy porównać cyfry z tabelą zamieszczoną poniżej, oraz sprawdzić, jaką ilość gliceryny lub spirytusu trzeba dodać do roztworu, aby doprowadzić go do żądanej gęstości. Po wlaniu tej dodatkowej ilości, puścić silnik, aby roztwór dobrze się zmieszał, a następnie sprawdzić ponownie jego ciężar gatunkowy zapomocą aerometru.

Tabele zamieszczone poniżej podają, jakie ilości spirytusu, względnie gliceryny powinny być użyte przy odnośnych temperaturach.

Spirytus:

Stosunek procent. spirytusu do wody	Ilość części spirytusu	Ilość części wody	Roztwór wystarcza przy mrozach do
20	1	4	— 7°
25	1	3	— 9°
33	1	2	— 13°
50	1	1	— 28°

Gliceryna:

Stosunek procent. gliceryny do wody	Ilość części gliceryny	Ilość części wody	Roztwór wystarcza przy mrozach do
25	1	3	— 6°
33	1	2	— 11°
50	1	1	— 17°
60	3	2	— 20°

Przy użyciu roztworów niezamarzających, nie należy zbytnio dopełniać chłodnicy, gdyż nadmiar i tak wyleje się przez rurkę przelewową.

Przed używaniem roztworów niezamarzających, chłodnica — jak już zaznaczaliśmy — powinna być starannie wypłókana ze wszystkich nieczystości, które się w niej nagromadziły. Można to uskutecznić, przepuszczając silny strumień wody do jej dolnego otworu tak, aby woda pod ciśnieniem przeszła przez chłodnicę i koszulki wodne cylindrów.

Należy również zwrócić uwagę na następujące zabiegi pomocnicze, które pozwalają utrzymać silnik w należytej temperaturze:

urządzenie do podgrzewania mieszanki,
pokrowce na maskę silnika,
wojłokowe ochrony karteru,
termometry do wody chłodzącej,
zasłony do chłodnic.

Urządzenie do podgrzewania mieszanki w rurze ssącej służy do zwiększenia temperatury mieszanki przed wprowadzeniem jej do cylindra dla łatwiejszego zapalenia iskrą, powstającą w świecy.

Należy uważać, aby w samochodach, przy których powyższe urządzenie daje się regulować, było ono ustawione stosownie do pory roku.

Pokrowiec na maskę bardzo skutecznie zapobiega szybkiemu obniżaniu się temperatury silnika w czasie postoju. W wypadku szybkiej jazdy, podczas bardzo silnych mrozów, może się okazać, że silnik mimo to nie osiąga minimalnej temperatury i wówczas konieczne jest częściowe, względnie nawet całkowite zasłonięcie zewnętrznej powierzchni chłodnicy.

Przy dużych mrozach bardzo pożytecznem okazało się przykrycie karteru od zewnątrz grubemi kawałkami wojłoku, co zapobiega gęstnieniu oleju podczas postoju i rozrzedzaniu go przez benzynę podczas startowania.

Nowoczesne samochody wyposażone są w zasłony chłodnicy typu samoczynnego, lub też zamykane ręcznie z siedzenia kierowcy. Jeżeli jako środka przeciw zamarzaniu wody przy zastosowaniu automatycznych zasłon chłodnicy używa się mieszaniny spirytusowej, należy bardzo uważać czy automatyczne zasłony chłodnicy otwierają się właściwie, to znaczy przy punkcie wrzenia spirytusu. Urządzenie zamykania dostępu powietrza przechodzącego przez chłodnicę zapomocą zasłon znakomicie przyczynia się do utrzymania właściwej temperatury silnika.

Pierwsze oddziały samochodów pancernych armji amerykańskiej będą zaopatrzone w samochody marki „La Salle" i „Pontiac", gdyż w wyniku długich prób te ostatnie okazały się najbardziej odpowiedniemi. Omawiając powstanie pierwszego oddziału samochodów pancernych, generał Herbert B. Crosby, szef kawalerji, stwierdził, że samochody pancerne są bardzo doniosłą częścią składową zarówno kawalerji, jak oddziałów zmechanizowanych i że w przyszłości będą może wchodziły w skład wszystkich większych oddziałów.

Szersze jezdnie rozwiązaniem trudności komunikacyjnych

Rosnący z dnia na dzień ruch automobilowy Stanów Zjednoczonych przybrał ostatniemi czasy takie rozmiary, że straty poniesione wskutek natłoku na drogach wynoszą ni mniej ni więcej, jak 2.000.000.000 dolarów rocznie. Jest to w przybliżeniu suma wystarczająca do wybudowania nowych i utrzymania w dobrym stanie dróg starych. W związku z tem rząd Stanów Zjednoczonych oraz szereg organizacyj automobilowych, nie ograniczając się do upomnienia kierowców, by byli ostrożniejsi, przedstawił potrzebę budowania większej ilości szerszych dróg, celem zmniejszenia natłoku, lepszego zabezpieczenia ludności i zaoszczędzenia biljonów dolarów rocznie. Celem ułatwienia pracy realizatorom powyższych postulatów, powstał specjalny komitet do badania warunków ruchu kołowego.

Badania komitetu stwierdziły, że gwałtowny wzrost ilości automobilów nagli do szeregu ułatwień komunikacyjnych i do należytej regulacji ruchu. Policja drogowa i świetlne sygnały są niezbędne dla ochrony jadących, jak i pieszych, nie wystarczy to jednak dla rozwiązania problemu. Jedynie szersze drogi mogą całkowicie zapewnić należyte bezpieczeństwo i wygodę.

Wielu automobilistów doszło już do tego wniosku, zważywszy, że najniebezpieczn. rzeczą jest wymijanie. Zasadniczo powinno się go unikać na wąskich drogach. Co ma jednak czynić przybywający z daleka automobilista, który spieszy się do miasta i zostaje nagle wstrzymany przez długie szeregi samochodów, któremi spacerowicze odbywają wolno przejażdżkę podmiejską?

Można jeszcze czasem wyminąć jeden lub dwa wozy naraz, trudno jest jednak na wąskiej i ruchliwej drodze przeganiać kilkanaście aut jadących jedno za drugiem.

Jedynem rozwiązaniem tych trudności jest budowa szerszych jezdni. Jak podaje Biuro informacyjne General Motors, najlepszym systemem okazał się system stref, rozgraniczający drogę na pasy przeznaczone dla samochodów wolniej lub szybciej jadących. Spragnieni szybszej jazdy uzyskują w ten sposób prawo obywatelstwa bez narażania cudzego i własnego bezpieczeństwa.

Tempo amerykańskiej produkcji

Trudnem do wyobrażenia sobie w naszych warunkach jest zawrotne tempo gigantycznej produkcji samochodowej w Ameryce. Najlepszym przykładem służyć mogą fabryki „Chevrolet", których produkcja w miesiącu maju osiągnęła nowy rekord. Szesnaście fabryk Chevrolet Motor Company wyprodukowało w tym miesiącu 161.214 wozów osobowych i ciężarowych. W 1929 roku miesiąc za miesiącem fabryki samochodów Chevrolet zyskują coraz to nowy rekord.

W marcu r. b. wypuszczono na rynek 147.273 Chevroletów, w kwietniu 157.522 wozy, a w maju jeszcze o 4.000 wozów więcej, niż w miesiącu poprzednim.

Z liczb tych wynika, że dzienna produkcja samochodów marki Chevrolet wynosi 7.000 wozów. W ciągu godziny produkuje się 777 wozów, w ciągu minuty — 13 wozów, a co każde 4 sekundy wychodzi nowy Chevrolet z fabryki. Rok 1929 wykazuje olbrzymi napływ zamówień na nowe 6-cylindrowe wozy Chevrolet, dzięki jednak szerokim inwestycjom wszystkie zamówienia są natychmiast wykonywane.

Wspólny europejski front obronny przeciw importowi amerykańskich samochodów

Plan wspólnego europejskiego frontu obronnego przeciw amerykańskiemu przemysłowi samochodowemu jest już od dłuższego czasu debatowany w sferach zainteresowanych, lecz — jak dotychczas — bez praktycznych wyników. Naskutek spadku wewnętrznej amerykańskiej konjunktury samochodowej i spowodowanej przez to konieczności wzmocnionego eksportu samochodów ze Stanów Zjednoczonych, plany obrony doznały ponownego ożywienia, zwłaszcza z powodu obawy amerykańskiego eksportu dumpingowego.

Zwolennicy frontu obronnego wskazują na to, że Stany Zjednoczone same w noweli do swej taryfy celnej zaostrzyły postanowienia przeciw dumpingowi. Jeżeli przez nadmierny przywóz zagranicznych wyrobów przemysłowych do Stanów Zjednoczonych podstawy produkcji jakiegoś działu przemysłu zostały narażone na niebezpieczeństwo, to jest to obecnie wystarczającem do wydania nawet zakazów przywozu. Z drugiej strony należy pamiętać, że europejska obrona przeciw amerykańskiemu eksportowi samochodów mogłaby praktycznie również posługiwać się tylko zakazami importu, droga, na którą trudno wstąpić ze względu na uchwały światowej konferencji gospodarczej.

Stan światowy automobilizmu

W roku 1928 ogólna liczba znajdujących się w użyciu samochodów na kuli ziemskiej wynosiła ca. 32.000.000 wozów.

Z tej liczby przypada na:

Stany Zjednoczone	24.494.580
Wielką Brytanję	1.372.109
Francję	1.108.900
Kanadę	1.061.828
Niemcy	545.100
Australję	515.851
Argentynę	299.839
Włochy	172.000
Hiszpanję	156.501
Brazylję	155.000
Nową Zelandję	151.454
Indje	131.500
Szwecję	126.898
Południową Afrykę	125.850
Belgję	108.225

Z ogólnej liczby 31.929.952 wozów, znajdujących się w użyciu, 26.785.419 zalicza się do kategorji wozów osobowych, 5.144.533 zaś do kategorji wozów ciężarowych.

Samochodem z Pekinu do Londynu

Samochód coraz częściej staje się środkiem transportu, używanym przez ekspedycje, przebywające nawet największe odległości i najgorsze bezdroża. Szeroki rozgłos zyskał sobie niedawno pewien major angielski nazwiskiem Mc Callum, który na dwóch seryjnych samochodach marki Buick odbył podróż z Pekinu do Londynu. Droga wyniosła 24.000 kilometrów. Z Chin jechano przez Indochiny słynną, starą „Drogą Mandarynów", która ostatnio została gruntownie naprawiona przez rząd francuski i znana jest pod nazwą „Route Coloniale Nr. 1". Z Kalkuty w Indjach, ekspedycja skierowała się przez Delhi i Kaszmir do granicy afganistańskiej. Po przebyciu Afganistanu wjechano do Persji, gdzie droga w górach wiodła przez głębokie śniegi, które jednak przebrnięto szczęśliwie. Dalsza marszruta prowadziła przez Teheran, Bagdad, Damaszek i Beirut do Konstantynopola. W Europie droga wiodła przez Bułgarję, Rumunję, Węgry do Paryża, a stamtąd do Londynu.

Doniosłość dokonanej próby zilustruje wymownie fakt, że tylko w Indochinach, Indjach i Europie Zachodniej podróżnicy mieli drogi we właściwem tego słowa znaczeniu, poza tem bowiem jechano przeważnie przez dżungle, trzęsawiska, ścieżki wydeptane przez krajowców, bawoły lub słonie.

Rewolucja w Chinach i trzęsienie ziemi w Bułgarji należały do drobniejszych incydentów w podróży.

(„Słowo Polskie".)

KRONIKA ORGANIZACYJNA

WŁAŚCICIELE AUTOBUSÓW ORGANIZUJĄ SIĘ.

W drugiej połowie grudnia odbyło się przedorganizacyjne zebranie Zrzeszenia Właścicieli Autobusów Województwa Łódzkiego, poświęcone nietylko sprawie organizacji, lecz i uregulowaniu normalnej komunikacji autobusowej i omówieniu sprawy niezdrowej konkurencji.

Zebranie zagaił płk. Buczyński, charakteryzując w rzeczowej formie skutki organizacji i przepisy o autobusach, które zdaniem mówcy, utrudniają właściwy i dawno oczekiwany rozwój autobusowy, który w państwach zachodnich jest już postawiony na należytym stopniu.

Omawiając kwestję organizacji, przewodniczący nawoływał zebranych do popierania krajowego przemysłu samochodowego, wychodząc ze słusznego założenia, że popieranie przemysłu zagranicznego rujnuje kraj.

Poważną dyskusję wywołało ostatnie zarządzenie o autobusach z dnia 31 sierpnia r. b. (Nr. 55, poz. 439). Zarządzenie to, zdaniem zebranych, nie daje gwarancji bezpieczeństwa publicznego, ale w pewnej mierze nawet komunikację utrudnia.

W dyskusji na ten temat zabrał głos naczelnik Wydziału Samochodowego przy Urzędzie Wojewódzkim inż. Grabowski, zaznaczając, że zarządzenie to jest jednak racjonalne i dobre skutki jego objawią się dopiero z chwilą zorganizowania się właścicieli autobusów, którzy wówczas zyskać mogą wiele udogodnień.

Zkolei zebrani omawiali sprawę przyszłego Banku Spółdzielczego Właścicieli Autobusów oraz kwestję, która budzi niechęć zakładania liczników na ograniczenie szybkości jazdy do 40 kilometrów na godzinę.

KRONIKA SAMOCHODOWA

NOWY KROK W KIERUNKU BEZPIECZEŃSTWA JAZDY.

Większość katastrof automobilowych, zwłaszcza podczas szybkiej jazdy, pochodzi z tak zw. „zarzucenia", spowodowanego najczęściej za wysoko osadzonym punktem ciężkości. Poza odpowiednim stosunkiem wagi podwozia do motoru i nadwozia, wiele fabryk zastosowało w tym celu w dyferencjale tryby o specjalnem zazębieniu, zwane hypojdalnym, co umożliwiło obniżenie punktu ciężkości o blisko 5 cm. Jest to wielki krok naprzód w kierunku bezpieczeństwa jazdy, na co wielki nacisk kładą konstruktorzy europejscy, liczący się z rodzajem i stanem dróg.

TUNEL PODWODNY DLA AUT.

Stany Zjednoczone przystępują do budowy trzeciego wielkiego tunelu podwodnego dla samochodów, który połączy dwa miasta kalifornijskie San Diego i Corinado. Tunel ten będzie długości 2 km., a koszty jego budowy wyniosą przeszło 6 miljonów dolarów. Wysokość tunelu wynosić będzie 10 i pół metra, szerokość 7 metrów, w tem chodnik, szerokości 1 m. 20 cm. W tunelu tem będzie urządzona wentylacja elektryczna, zapewniająca stałe dopływ świeżego powietrza.

EUROPEJSKI PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY WYSTĘPUJE DO WALKI Z AMERYKAŃSKĄ KONKURENCJĄ.

W połowie stycznia odbędzie się w Pradze posiedzenie europejskiej komisji przemysłu samochodowego w sprawie podwyższenia kontyngentu. Jak słychać, nie jest wykluczonem, że przyjdzie do utworzenia europejskiego kartelu samochodowego, którego zadaniem będzie przeciwdziałać wzmagającej się stale konkurencji amerykańskiej. Myśl tą popierają głównie niemieckie i czechosłowackie fabryki samochodowe.

NA MARGINESIE PARYSKIEJ WYSTAWY.

W czasie trwania paryskiej wystawy automobilowej odbyła się konferencja, na którą zaproszeni zostali wszyscy wytwórcy automobilów w Europie.

Konferencja zajęła się rozważaniem środków obronnych przeciw przenikaniu amerykańskiego przemysłu automobilowego w Europie, i zagarnianiu rynków zbytu.

Francuscy przemysłowcy postawili wniosek, aby przywóz automobilów amerykańskich przez wszystkie państwa europejskie był kontyngentowany. Rozważano możliwość ujednostajnienia polityki celnej państw europejskich w odniesieniu do automobilów.

Pomijając względy finansowe, obrona przed zalewem automobilów amerykańskich jest słuszna, jeśli się weźmie pod uwagę, że duża część tych automobilów nie odpowiada stosunkom europejskim.

NOWY ŚRODEK TRANSPORTOWY DLA KWIATÓW.

Dyrekcja francuskiej linji kablowej Paryż-Lyon-Marsylja zorganizowała mieszaną obsługę do przewozu kwiatów z Riviery francuskiej wgłąb Francji i zagranicę. Kwiaty, zerwane w okolicach Nicei jednego dnia po południu, przewozi się na samochodzie do Marsylji, stąd nazajutrz o godz. 4 rano kolej zabiera je do Paryża. W Paryżu specjalna obsługa samochodowa rozwozi kwiaty po portach lotniczych, skąd aeroplanem wysyła się je do Londynu, Amsterdamu i Brukseli. W ciągu 24 godzin kwiaty nadchodzą do miejsca przeznaczenia dzięki tak szybkiej obsłudze.

Berlin podczas pogrzebu Stresemanna nie odczuł braku kwiatów, gdyż mu ich dostarczyła Nicea w ciągu 24 godzin.

MONOPOL AUTOMOBILOWY W HISZPANJI.

Jak donosi prasa zagraniczna, zamierza rząd hiszpański powstający tam przemysł automobilowy zmonopolizować, a to celem uniezależnienia armji hiszpańskiej w dziedzinie dostawy automobili wojskowych z zagranicy.

NOWY TYP AKUMULATORA.

Według Manchester Guardian Weekly, rząd irlandzki zainteresował się wynalazkiem inż. Drum'a z Uniwersyty College w Dublinie. Drum skonstruował akumulator, którego ładowanie ma trwać siedem do dziesięciu minut.

Jeśli ta rzecz się sprawdzi, wynalazek wywoła prawdziwą rewolucję, specjalnie w konstrukcji automobili.

MEMORJAŁY

PRZEDSIĘBIORSTWA AUTOBUSOWE A KONCESJE.

Centralny Związek Właścicieli Autobusów R. P. złożył Ministrowi Robót Publicznych, Inż. Moraczewskiemu, memorjał wskazujący na konieczność koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych. Jednocześnie Związek oświadczył się przeciw udzielaniu pierwszeństwa instytucjom państwowym i samorządowym przy staraniach o koncesję na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych. Poza tem Związek, ze względu na potrzebę zapewnienia rozwoju krajowemu przemysłowi samochodowemu, w memorjale swym proponuje, aby przedsiębiorstwa autobusowe, posługujące się autobusami, wyrabianemi w kraju, płaciły tylko 50 proc. tych opłat, jakie ponoszą przedsiębiorstwa autobusowe wogóle.

KĄCIK PRAWNICZY

AUTO I SĄD.

Prezes Najwyższego Sądu w Budapeszcie wydał rozporządzenie, mocą którego wyrokować w sprawach karnych przeciwko kierowcom samochodowym może tylko sędzia, który zrobił najmniej 10.000 km., prowadząc sam wóz.

STOCZNIA

st. Kapuściska-Małe • Telefon 127

WYRABIA, DOSTARCZA i REMONTUJE:

STATKI RZECZNE PAROWE i MOTOROWE, BARKI ŻELAZNE ZWYKŁE i MOTOROWE, ŁODZIE MOTOROWE, PROMY, DRAGI, PONTONY, OSPRZĘT DLA STATKÓW i BAREK, ŚRUBY, KOTWICE I T. P. ORAZ MASZYNY PAROSTATKOWE i WINDY PAROWE.

OFERTY i KOSZTORYSY NA ŻĄDANIE.

ZARZĄD:
Bydgoszcz, Grodzka 28, Telefon 471, 472, 259.

Oddziały:

w Gdańsku	w Warszawie
Schäferei 15/18	**Port Wiślany, ul. Zamojskiego 2**
TELEFON 274-46	TELEFON 134-19

PRZEDSTAWICIELSTWA:

Poznań: Biuro Techniczne St. Gustowski, ul. Skarbowa 20.
Bydgoszcz: Inż. T. Krieger, ul. Ks. Markwarta 5.
Starogard: Bud.-arch. Fr. Borchardt, ul. Kościuszkowska 23.
Modlin: Rudolf Wochartz, Nowy Dwór, pod Modlinem, ul. Mickiewicza 10. 8285



PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych
ściany gardzielowe, ściany sitowe
oraz wszelkie prace
kotlarskie
wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA
Poznań
św. Wawrzyńca 36
Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług
7727

Wszelkich

kliszy i rysunków

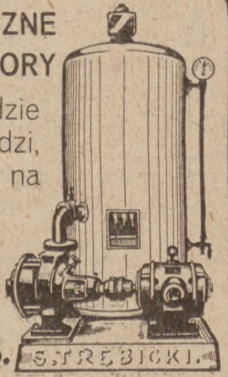
w dobrem wykonaniu i prędko dostarcza

Drukarnia „KUPIEC”

ul. Wielka 10 POZNAŃ Telefon 2277

WODOCIĄGI PNEUMATYCZNE
ELEKTROPOMPY-HYDROFORY

Dla wysokich domów, gdzie woda miejska nie dochodzi, oraz ręczne dla domów na prowincję, poleca



S. TRĘBICKI

WARSZAWA, KOPERNIKA 33.
8137

AUTOMOBILIŚCI - LOTNICY - MOTOCYKLIŚCI - SPORTSMANI

CZYTAJCIE TYGODNIK AUTO LOT 30 GR

ZNAJDZIECIE W NIM WSZYSTKIE INTERESUJĄCE WAS WIADOMOŚCI i AKTUALJA

Prenumerata kwartalna 3.50 zł, roczna 14.— zł. Konto czekowe w P. K. O. 16 940.
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Szkolna 8 m 3. Telefon 85-68. 7798

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Kilka ciekawych projektów dróg rowerowych

Pisaliśmy już parokrotnie o konieczności budowy specjalnych dróg rowerowych, nadmienialiśmy też, że w Zachodniej Europie problemem tym zajmują się coraz poważniej, rozumiejąc, że mimo rozwój automobilizmu kwestja ruchu rowerowego jest zbyt ważną aby nad nią przejść do porządku dziennego. Tak samo zajmowaliśmy się paru ciekawszemi projektami, dążącemi do uregulowania tej sprawy, nie mówiliśmy natomiast, a raczej podawaliśmy tylko krótkie wzmianki o samej technice wykonania torów rowerowych. Obecnie chcemy zapoznać naszych Czytelników z paru ciekawemi projektami w tej dziedzinie, które ukazały się niedawno w prasie zagranicznej.

Ponieważ zwykłe betonowane lub asfaltowane drogi czy też dróżki po bokach chodników lub też jezdni są nam dobrze znane, pomówimy o pomysłach więcej oryginalnych. Jednym z najciekawszych jest projekt drogi wiszącej. Projekt ten powstał ze względu na ciasnotę ulic w wielu starych miastach, gdzie nie może być mowy o obkrojeniu chodników. Przewiduje on umieszczenie jezdni rowerowej na słupach, które szłyby wzdłuż rynsztoków i na których ma być umocowany specjalny ruszt z dwoma szerokiemi rynnami po których mogliby jechać rowerzyści. Rynny te mają być wykonane z żelaznych belek teowych, pomiędzy któremi będzie umocowana kratownica z żelaznych prętów, bardzo gęsto ułożonych i stanowiących właściwą jezdnię.

Rozumie się, że brzegi rynny będą zaopatrzone w odpowiednie ogrodzenie aby uchronić mniej zgrabnych lub mniej szczęśliwych rowerzystów przed upadkiem na ulicę. Cała konstrukcja jest dlatego wykonana z prętów i kratownic, aby możliwie mało przynajmniej w godzinach słabego ruchu rowerowego zaciemniać dolne piętra domów i chodniki. Aby umożliwić rowerzystom wygodne zejście z ich podniebnej drogi na ulice na każdem skrzyżowaniu i placu przewiduje się budowę schodów z równoległą do nich gładką dróżką pochyłą, po której możnaby łatwo wtaczać każdy, nawet obciążony pakunkami rower.

Drugi podobny projekt przewiduje budowę drogi szklanej, a raczej wyłożonej specjalnem szkłem, po którym jechałyby rowery. Dla odmiany przy tym projekcie zamiast schodków i dróżek przewiduje się budowę automatycznych wyciągów, które windowałyby za jakąś drobną opłatą każdego rowerzytę na jego drogę. Tak samo, aby ułatwić tym ostatnim wygodne załatwianie zakupów w składach, mieszczących się na poziomie ulicy projekt ten przewiduje budowę specjalnych parków rowerowych, gdzie każdy rowerzysta mógłby zostawiać bezpiecznie swoją maszynę, przyczem pieczę nad parkami powierzonoby specjalnym urzędnikom z dozoru dróg rowerowych.

Niemniej powietrznym, a prawdopodobnie jeszcze fantastyczniejszym jest inny pomysł, autor którego proponuje budowę nowych ulic powietrznych już nie nad ulicami lecz wprost nad domami, wychodząc z założenia, że koszt takich konstrukcyj nie będzie zbyt wysokim ze względu na to, że rowerzyści są znacznie lżejsi od pociągów kolejowych lub dużych samochodów ciężarowych, a przecież jak pociągi tak i samochody kursują już w wielu miastach po takich nadziemnych torach.

Mniej fantastycznym, lecz prawdopodobnie równie trudnowykonalnym jest projekt dróg podziemnych pod chodnikami. Drogi te o szerokości paru metrów szłyby wprost pod chodnikami, które zamiast kamieni, cegły i asfaltu byłyby pokryte specjalnemi betonowemi sklepieniami. Może ten ostatni projekt dałby się łatwo wykonać, gdyby nie sieć rur wodociągowych i kanalizacyjnych oraz różnych kabli, ułożonych też pod chodnikami na niewielkiej głębokości.

Istnieje jeszcze parę innych projektów, lecz o nich pomówimy przy innej okazji.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Projekty telefonizacji Polski

W r. 1924 sieć telefoniczna w miastach polskich obsługiwała 81.046 abonentów z 112 007 aparatami. W trzy lata później ilość abonentów telefonicznych w miastach wzrosła o 30.675 i wynosiła 111.721, a ilość aparatów skoczyła ze 112.007 na 146.420, tj. wzrosła o 34.413 aparatów.

W r. 1922 z 6.784 naszych instytucyj pocztowych (urzędów, agencyj i pośrednictw) 1.546 nie miało ze światem połączenia telefonicznego lub telegraficznego t. j. 40.8 proc. W. 6 lat później t. j. w r. 1928 na 4.303 instytucje pocztowe już tylko 351, a więc 8,1 proc. nie mogło ze światem komunikować się telefonicznie, bądź telegraficznie.

Te dwa porównania dają nam obraz wysiłków, jakie czyni państwo w dziedzinie zapewnienia krajowi i jego mieszkańcom szybkiej wymiany myśli. Czy jednak mimo te wysiłki potrzeby Polski w dziedzinie komunikacji telefonicznej zostały zaspokojone? Jak wyglądamy pod tym względem w porównaniu z innemi krajami?

W r. 1922 gęstość sieci telefonicznej w Polsce w porównaniu z siecią telefoniczną w Niemczech była 3.9 razy rzadsza, w r. 1926 Nmency mieli już 7.5 razy gęściejszą sieć. Podobne porównanie z lat 1922 i 1926 z takiemi krajami, jak Holandja, Francja, Czechosłowacja również wypadnie na naszą niekorzyść. Jeśli chodzi naprzykład o międzymiastową sieć telefoniczną, to w r. 1922 znajdowaliśmy się na 14 miejscu, a w r. 1926 mimo ciągłej pracy w tym kierunku, spadliśmy na 17 miejsce.

Z powyższych cyfr widać, że konieczny jest jednorazowy wysiłek, któryby pchnął Polskę na drogę wytężonego rozwoju w dziedzinie telefonji i pozwolił w szybkiem tempie zbliżyć się do stosunków, jakie pod tym względem panują w krajach zachodnich Europy.

Opracowany plan rozbudowy sieci telefonicznej w Polsce na najbliższe dziesięciolecie pozwoli w razie wykonania osiągnąć ten cel. Plan ten przewiduje rozbudowę central miejskich na 200.000 abonentów za cenę 150 milj złotych, budowę central międzymiastowych za 50 miljonów zł, budowę 300.000 klm. przewodów międzymiastowych za cenę 400 milj. zł w sumie wydatki na rozbudowę urządzeń telefonicznych w Polsce w ciągu najbliższych 10 lat mają pochłonąć 550 milj. zł, t. j. przeciętnie rocznie 55 milj. zł.

Rozbudowa sieci telefonicznej międzymiastowej ma być prowadzona przy pomocy kabli podziemnych o dużej naraz ilości przewodów, które — dodawszy stacje wzmacniające — zapewnia nam sprawną. komunikację telefoniczną, nietylko w kraju, lecz i z zagranicą. Pierwszą taką sieć długości 522 klm. na szlaku Warszawa — Łódź — Katowice — Cieszyn z odgałęzieniem zaczęto już budować: w tej chwili roboty posunęły się pod Łowicz. Prawdopodobnie na wiosnę 1930 r. Warszawa uzyska już z Łodzią połączenie kablowe, co będzie miało pierwszorzędne znaczenie dla obydwóch miast. Cała wspomniana pierwsza linja kablowa będzie gotowa, jeżeli kredyty będą asygnowane normalnie, w ciągu trzech lat, dając nam bezpośrednie i na własnej linji połączenie telefoniczne z Czechosłowacją i Niemcami.

Dalej projektowane jest jeszcze wybudowanie następujących telefonicznych linij kablowych: Warszawa—Poznań—Zbąszyń (Berlin) dług. 363 klm. Warszawa — Gdynia—Gdańsk dług 346 klm., Kraków—Lwów—Borysław dług. 302 klm. Linje powyżej wymienione o łącznej długości 1.960 klm. mają być budowane w powyższej kolejności, a budowa ich pochłonie około 180 milj. zł. Dalsze plany przewidują budowę jeszcze 7 linij kablowych ogólnej długości 4.000 klm. za cenę około 300 milj. zł.

Logicznem przedłużeniem polskiej telefonicznej sieci kablowej w kierunku państw skandynawskich — o czem zresztą mówi się w kołach naszych teletechników — winien być kabel podmorski z Gdyni do Szwecji lub do Danji przez Bornholm. Kabel taki, którego budowa kosztowałaby około 5 milj. złotych, miałby pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju naszego eksportu i wogóle stosunków handlowych z państwami skandynawskiemi.

Normalizacja żarówek elektrycznych

Nowy typ żarówki standaryzowanej.

Racjonalizacja produkcji i wytworzenie typów normalizowanych nie omija żadnego działu przemysłu. Zrozumienie korzyści stąd wypływających dla usunięcia marnotrawstwa stało się powszechnem, to też niczemu dziwić się nie należy, że również i fabryki żarówek podjęły prace normalizacyjne. Przy fabrykacji żarówek normalizacja ma specjalnie duże znaczenie. W. dobie powszechnej dążności do elektryfikacji, żarówka stała się dziś artykułem pierwszej potrzeby, tak, że sprawa usunięcia różnorodności typów żarówek stała się kwestją dominującego znaczenia.

To też fabryki produkujące żarówki nie szczędzą wysiłków celem doprowadzenie fabrykacji do takiego stanu, aby typ sprzedażny żarówki został ujednostajniony.

Jakiemi zatem względami kierować się powinny fabryki wytwórcze żarówek przy ustaleniu typu standaryzowanego?

Otóż po długiej, uciążliwej pracy oraz na podstawie obserwacyj i prób zauważono, że forma kropli jest najestetyczniejszą i najbardziej przemawiającą do gustu publiczności. Wobec tego forma kropli została przyjęta jako typ standaryzowany i to zarówno dla żarówek próżniowych, jak i gazowanych. Obecnie wszędzie w Europie przemysł żarówkowy znajduje się w przejściowym stadjum reorganizacji: w Anglji, we Francji, w Niemczech, w Austrji, a także i u nas.

Jak już wspomniano, zamierzają fabryki żarówek nadać żarówkom próżnionym i gazowanym jednakową formę, a i odnośnie do ceny też żadnej różnicy między obu rodzajami wykonania nie będzie. Natomiast ustalono 6 ostatecznych typów żarówek, a m. in. o poborze mocy: 15, 25, 40 60, 75, i 100 watów.

Te typy żarówek zostały uznane za najstosowniejsze, dające tak jako próżniowe, jak i jako gazowane najwięcej światła. W związku z tem powstała jednocześnie żarówka ekonomiczna, przy fabrykacji której kierowano się zasadą, że nie tę żarówkę należy uważać za dobrą która pali się aż do nieskończoności, lecz tę, która przy najmniejszem zużyciu prądu daje najlepsze światło.

Trzeba było jednak skonstruować typ żarówki, nietylko ekonomicznej w użyciu, lecz również odpowiadającej wymaganiom nowoczesnej techniki oświetleniowej. Starania te idą z jednej strony w kierunku wytwarzania żarówek, które zużywają mało prądu, a jednak dają dobre światło, z drugiej zaś strony zważa się na to, aby żarówki pomimo intensywne światło nie raziły oczu. Oba te zadania rozwiązano, tworząc żarówkę wewnątrz matowaną.

Wyrabiane żarówki matowane, jakie dotychczas jeszcze spotyka się w sprzedaży miały tę wadę, że na szorstkiej wskutek zewnętrznego matowania powierzchni osiadał kurz i brud, pochłaniając stopniowo coraz większą ilość promieni świetlnych. U nowego typu żarówek wada ta została w ten sposób usunięta, że udało się po długich próbach doświadczalnych przenieść matowanie na wewnętrzną stronę, tak że zewnętrzna powierzchnia jest obecnie równie gładka, jak u żarówek niematowanych. Na gładkiej powierzchni matowanych wewnątrz żarówek kurz i brud nie może osiadać i światło promieniuje niepochłaniane przez ścianki balonu, nie rażąc przytem oczu. Niezaprzeczone i oczywiste te zalety zapewnią niezawodnie żarówkom wewnątrz matowanym szybkie rozpowszechnienie i uznanie jak najszerszych sfer konsumującej publiczności. (—W—).

Rok przełomowy w polskiem radjo

W jednym z ostatnich numerów naszego wydawnictwa podaliśmy pokrótce wzmiankę o rozwoju radjostacyj w Polsce.

Dalsze szczegóły w tej sprawie znajdujemy na łamach „Głosu Narodu“ w postaci wywiadu z Dyrektorem Radja Polskiego w Krakowie p. Winiarzem.

Jak z tego wywiadu wynika, otrzyma stacja warszawska siłę 10-krotnie wyższą od obecnej, tj. 120 kilowatową, dzięki czemu znajdzie się w rzędzie jednej z najsilniejszych stacyj europejskich. Wilno podwyższa moc anteny z pół kilowata do 16-tu, Lwów uruchomi wkrótce również 16-to kilowatową stację, Poznań podwyższa moc do 10-ciu, podobnie jak i Katowice, Toruń dostanie stację 1 i pół watową. Rozbudowę stacji krakowskiej ubiegły Katowice, które korzystając ze znacznych funduszów województwa i sejmiku śląskiego były w możności rozbudowę szybko przeprowadzić. Zadaniem Krakowa będzie współpraca z innemi oddziałami w kierunku transmitowania audycyj; w tej mierze Dyrekcja Krakowska poczyniła odpowiednie starania.

Ewenementem w dziedzinie radjofonji będzie uruchomienie 100-kilowatowej stacji warszawskiej. Działalność jej przyniesie wiele korzyści „detektorowiczom“, którzy będą w możności odbierać programy warszawskie na detektor w promieniu 300 km., a więc niemal w całej Polsce podczas gdy zasięg np. stacji krakowskiej ma przestrzeń zaledwie 20 km. w promieniu.

Zaznaczyć należy, że na terenie krakowskiej Dyrekcji Poczt jest 30.000 abonentów radjowych, z czego na sam Kraków przypada około 8.000.

Aparaty lampowe stanowią tam mniejszość, bo zaledwie ok. 10 proc. Wieś jest stosunkowo słabo zaopatrzona w aparaty odbiorcze, a widok anten rozpiętych nad budynkami szkolnemi czy gminnemi należy do zbyt rzadkich zjawisk.

Jeżeli idzie o prowincję, to duża trudność w utrzymywaniu aparatów lampowych leży w odległości od zakładów, gdzie możnaby zużytą baterję ponownie naładować. Wogóle Polska pod względem rozwoju radjofonji stoi na szarym końcu w stosunku do państw zachodnich. Według zestawienia z dn. 31 października b. r. mieliśmy zarejestrowanych 192.000 abonentów, podczas, gdy Niemcy mają ich 2 miljony, a np. Anglja 2 i pół miljona.

Polska należy, jak wiadomo do unji radjofonicznej państw środkowo i północno-europejskich. W myśl konwencji, uprawianie propagandy politycznej śród-stacyjnej jest niedozwolone i faktycznie niepraktykowane. Sowiety które do unji nie należą, chętnie urządzają odczyty antireligijne, czy antipaństwowe czemu niestety nie można skutecznie przeciwdziałać. Polskie Radjo zawarło umowę z Wiedniem, Berlinem, Budapesztem, Pragą, Zagrzebiem, i Belgradem, skąd kolejno co drugi poniedziałek odbiera audycje muzyczne i transmituje je do wszystkich stacyj polskich. Nasze koncerty cieszą się zagranicą dużem powodzeniem. Prawdopodobnie w przyszłym roku pozyskamy dla odbioru Anglję, Szwajcarję i Włochy.

Co do jakości aparatów odbiorczych, lampowych i detektorów oraz głośników pochodzenia krajowego będących w handlu, to p. dyr. Winiarz kwalifikuje je jako dobre.

Olbrzymi rozwój radjofonji i popyt za aparatami sprawia, że wytwórcy mają możność gruntownego badania sprawności swoich wyrobów i wprowadzania w nich daleko idących udoskonaleń.

NOWE ZDOBYCZE W DZIEDZINIE RADJA.

Przyzwyczailiśmy się już do cudów radjotechniki i często nowe, znakomite ulepszenia w tej dziedzinie nie zwracają naszej uwagi. A jednak w ostatnich czasach nowe stacje nadawczo-odbiorcze Marconiego t. zw. kierunkowe, posunęły ogromnie naprzód sprawę normalnej komunikacji radjowej. Ciekawą jest pod tym względem opinja Afrykańskiego Tow. Połowu Wielorybów, które na każdym okręcie przebywającym długie miesiące na połowie, zainstalowało Marconiego stacje kierunkowe, pozwalające na swobodną komunikację z lądem bez żadnej pomocy specjalistów. Również ekspedycja angielska w Sudanie porozumiewała się łatwo na odległość 9.000 kilometrów.

Podobne fenomenalne ulepszenia stosowane są i w wielkich stacjach nadawczych (np. w Brookman Park), budowanych przez Tow. „Marconi", które konstruuje zresztą wszystkie nasze stacje radjowe w Polsce.

NOWE URZĄDZENIE SYGNALIZACYJNE URUCHOMIONE DROGĄ RADJOWĄ.

Wysoko, w przestworzach, wśród ciemnej nocy szybuje aeroplan. Nagle lotnik przyciska guzik swego radjo-aparatu i gdzieś pod nim, w głębi, w odległości kilkunastu kilometrów zapala się oślepiającą jasnością oaza światła. To lotnisko. Po chwili już samolot bezpiecznie ląduje na rzęsiście oświeconym aerodromie. Tym oto wynalazkiem wzbogacił dziedzinę rodjotechniki pewien amerykański inżynier. Aparat pilota, pracujący na tej samej fali, co odbiornik lotniska, jest połączony z instalacją elektryczną tej przystani w drodze iskrowej, a pociśnięcie guzika stacji nadawczej wywołuje na aerodromie nie drganie dźwiękowe, lecz prąd elektryczny, rozpraszający powodzią świateł ciemności nocy.

BUDOWA POTĘŻNEJ ROZGŁOŚNI.

Liga Narodów postanowiła zbudować własnym kosztem potężną rozgłośnię, której światowy zasięg umożliwiłby jej porozumiewanie się ze wszystkiemi narodami kuli ziemskiej. Stacja Ligi Narodów będzie eksploatowana w czasie pokoju przez Towarzystwo Radio-Suisse; w razie jakichkolwiek zatargów pomiędzy państwami przejdzie pod wyłączny zarząd Ligi. Projekt tego podwójnego użytkowania stacji uzyskał zatwierdzenie dlatego, iż koszty eksploatacji rozgłośni opłacające się w ramach krajowej gospodarki Szwajcarji musiałyby silnie obciążyć budżet Ligi Narodów, ze względu na minimalną wydajność stacji w czasach pokoju.

STACJE RADJOWE W AUTOMOBILACH.

Związek Przemysłowców Automobilowych we Francji bada obecnie kwestję przystosowania radja do automobilów, a mianowicie sprawę zaopatrzenia automobilów w małe stacyjki nadawcze.

STATYSTYKA AMERYKAŃSKA O ROZWOJU RADJA.

Na temat możliwości rozwoju radja w najbliższej przyszłości snuje bardzo ciekawe myśli, jeden ze statystyków amerykańskich. I tak oświadcza on że w dziedzinie radja jesteśmy dopiero niemowlętami. W bliskiej przyszłości będziemy mogli transmitować przez radjo energję, światło i ciepło. Telewizja dojdzie do takiego stopnia rozwoju, że ludzie, znajdujący się na dwóch przeciwległych punktach kuli ziemskiej, rozmawiać będą jakgdyby byli w tym samym pokoju.

Z cudów tych ludzkość będzie korzystać — jak twierdzi Babson, statystyk amerykański, jeszcze przed rokiem 1950. Zobaczymy.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Traktor Mc. Cormick-Deering

W nr. 44 „Rynku Metalowego i Maszynowego" podaliśmy ogólne uwagi, tyczące się fabryki „International Harvester Company" w Chicago, podając kilka uwag natury ogólnej, budowy oraz siły traktora nowego typu pod nazwą Mc. Cormick-Deering.

W uzupełnieniu tych wiadomości podajemy szczegółowsze dane techniczne tego traktora.

Nowy typ traktorów Mc. Cormick-Deering wyrobu I. H. C. w porównaniu z dawnym typem cechuje zwartość budowy. Jednolita, ze specjalnej stali ramakarter traktora (tak zwana skrzynia-wanna) zamienia główną ramę podwozia, na której zwykle umocowane są wszystkie składowe mechanizmy i ich kartery: silnik, mechanizm kierowniczy, skrzynka biegów, wał kardanowy, mechanizm różniczkowy (dyferencjał), tylna oś i in. Konstrukcja tej sztywnej całości zapewnia stałość wzajemną poszczególnych osi i mechanizmów, czyli statyczne i niezmienne łożyskowanie dla wszystkich ruchomych części. Poza tem w karterze tym ogólnym, szczelnie zabezpieczonym od kurzu z zewnątrz, wszystkie pędnie i mechanizmy pracują stale i obficie w oliwie. Jest to wielka zaleta traktora. Przy wspomnianej konstrukcji wyłączona jest najmniejsza deformacja podwozia, oraz rozluźnienie mechanizmów traktora.

Silnik w traktorach Deering jest czterocylindrowy w jednym bloku, czterosuwowy, z cylindrami pionowemi, zamiennemi tulejami cylindrowemi (gilzami), zdejmowaną głowicą i górnym rozrządem wentylów. Wał korbowy obraca się na dwóch solidnych wymiarów łożyskach, o wysokiej wartości technicznej. Wymienialność zużytych tulei na nowe jest bardzo dowcipnem rozwiązaniem wobec nadzwyczajnie drogiego w naszych warunkach przetaczania i szlifowania cylindrów, odlanych razem z blokiem. Wiadomo, że przetaczanie i oszlifowanie cylindrów wymaga nietylko specjalnego przyrządu w zastosowaniu do tokarni, lecz i bardzo dokładnego wykonania, a to ostatnie zabiera wiele czasu i pociąga za sobą znaczne koszty. Zachodzi przytem konieczność zamiany tłoków na nowe o większych wymiarach, dopasowywanie ich do cylindrów itd. Przy zamianie zużytych tulei wszelkie wyżej wspomniane roboty odpadają. Zamiana trwa zaledwie kilka godzin i koszty są minimalne. Po dokonaniu zamiany silnik wraca do pierwotnego stanu i pracuje jak nowy.

Długie korbowody i tłoki, wyposażone każdy w cztery pierścienie, gwarantują dobrą i stałą kompresję i zmniejszają boczny nacisk na ścianki cylindrów.

Układ wentylów w głowicy cylindrów zapewnia lepsze wyzyskanie pojemności cylindra oraz podnosi efekt spalania mieszanki.

Jak wiadomo, łożyska kulkowe, poza znaczną oszczędnością na sile, dają możność obycia się nieznaczną ilością oleju do smarowania, wobec czego obsługa takiego łożyska jest znacznie uproszczona. Każdy, kto miał do czynienia z traktorem na wsi, wie, ile kłopotu sprawia docieranie, dociąganie i regulacja zwykłych łożysk tarciowych wału kolankowego; zwłaszcza przy trzech łożyskach i przy trudnościach, związanych z regulacją łożyska środkowego. Dwa główne łożyska kulkowe w silniku traktora Deering nie wymagają żadnej regulacji, a podnosząc w porównaniu ze zwykłemi moc silnika, potrzebują minimum smaru, który się automatycznie do nich dostaje przy systemie oliwienia, stosowanym w silniku traktora Deering.

Silnik pędzony jest zwykłą naftą, do rozruchu używa się benzyny, na której silnik pracuje do momentu rozgrzania się, czyli do momentu, kiedy mieszanka naftowa zdolna jest parować. Rozchód benzyny — minimalny. Odpowiednio skonstruowany gaźnik posiada przyrząd, który podaje automatycznie, w razie potrzeby (podczas upalnych dni), wodę do cylindrów i w ten sposób przeciwdziała zjawisku przedwczesnych wybuchów, usuwając jednocześnie osady z cylindrów.

Regulator jest typu odśrodkowego i automatycznie normuje ilość ssanej z gaźnika do cylindrów mieszanki, oraz reguluje obroty silnika.

Silnik ochładza się wodą, sposobem termosyfonowym. Cyrkulująca woda przypływa przez chłodnicę, zaopatrzoną w pionowe rurki i chłodzoną przez wentylator, który otrzymuje napęd od wału korbowego. Jak wykazują niżej podane rezultaty próby traktora Deering w Nebraska, termosyfonowy system chłodzenia jest zupełnie wystarczający nawet w dni upalne. Ostudzanie silnika wodą ma te zalety, iż przy niefachowej obsłudze można zawsze ochronić silnik od przegrzania. Ostrzegawczym sygnałem dla szofera jest gwałtowne parowanie wody przy 100° C. Przy chłodzeniu wodnem stan cieplny cylindrów jest mniejwięcej jednakowy, co ułatwia wybór odpowiednich smarów o pewnych właściwościach termicznych. Stosowane przed laty, a obecnie zarzucone, studzenie zapomocą oliwy przy wysokiej i zmiennej, zależnie od gatunku, temperaturze parowania oliwy (150—200° C.) w ręku niefachowej obsługi zawsze posiadało pierwiastek niebezpieczeństwa przegrzania silnika, a nieustalony stan cieplny cylindrów utrudniał dobór odpowiednich smarów.

Napęd od wału silnika do kół tylnych napędowych odbywa się przez suche tarczowe sprzęgło zapomocą przekładni trybowej, całkowicie okapturzo-

nej i zanurzonej w wannie oliwnej. Komplet trybów, stanowiący skrzynkę biegów z wałkami na łożyskach kulkowych, osadzony jest w oddzielnym stalowym wyjmowanym karterze, co ułatwia montaż i kontrolę przekładni. Wszystkie tryby (pędnie), skrzynki biegów i mechanizmu różniczkowego wykonane są z chromoniklowej stali, przyczem tryby są frezowane i cementowane w elektrycznych piecach. Bardzo korzystnie rozwiązany jest w przekładni trybowej stosunek przeniesienia siły na koła napędowe. Konstrukcja ta daje możność najlepszego wyzyskania siły motoru.

Jedną z głównych zalet traktora jest łatwość kierowania. Zawdzięczając racjonalnie rozłożonemu ciężarowi na przednią i tylną oś, traktor jest bardzo zwrotny. Budowa mechanizmu kierowniczego jest bardzo mocna. Całość mechanizmu traktora zawieszona jest w trzech punktach: dwóch — na tylnej osi i jednym — na przegubiu osi przedniej. Oparcie w jednym punkcie na przedniej osi pozwala na znaczne odchylenia tejże od linji poziomej przy zachowaniu normalnej pozycji silnika. Tylne koła napędowe mogą być zaopatrzone w ostrogi motykowe, umocowane na obwodach, lub skośne pod kątem 45°, obwody zaś kół mogą być poszerzone przez dodatkowe obręcze i przedłużone ostrogi, zależnie od rodzaju gleby. Dźwignie do hamulca, zmiany szybkości, kierownicze koło, oraz siedzenie dla szofera-oracza rozmieszczone są tak wygodnie, że kierowca może z łatwością obserwować zarówno przestrzeń przed traktorem, jak i efekt pracy pługów, jednocześnie manipulując kierownicą, oraz dźwigniami. Specjalna nastawna w poziomym i pionowym kierunku pociągowa belka tylna pozwala prowadzić traktor wszystkiemi kołami na terenie nieoranym, bez ugniatania podglebia. Przeniesienie punktu zaczepienia możliwe jest w kierunku pionowym w granicach od 28—40 cm., względnie 28—53 cm., oraz w kierunku poziomym 33,5 cm., względnie 40,5 cm., zależnie od wielkości traktora. Na terenie o bardzo stromych wzniesieniach stosuje się boczne przeniesienie punktu zaczepienia zapomocą specjalnej dźwigni. W celu skutecznego wyzyskania mocy silnika, oraz zabezpieczenia od szybkiego zużycia ruchomych części, fabryka zastosowała w traktorze tym, wszędzie gdzie na to pozwalała konstrukcja maszyny, łożyska kulkowe i rolkowe. Bardzo trafnie rozłożony jest ciężar własny traktora, $^2/_3$ bowiem wagi ogólnej jego przypada na tylną oś, $1/3$ na przednią. W stosunku do pracy na polu, traktor Deering o mocy 10—20 KM. przeznaczony jest do orki z pługami dwu lub trzyskibowemi z szerokością każdej skiby 30 cm., zaś typ o mocy 15—30 KM., orze z pługami trzy lub cztero-skibowemi również z taką samą szerokością skiby.

Traktor ten w polu orze, bronuje, ciągnie kultywator, rozsiewa nawozy sztuczne, sieje ziarno, kosi, lub ciągnie i jednocześnie napędza, zapomocą przedłużonego wału na przegubach kardanowych, aparat tnąco-wiążący wiązałki traktorowej, lub kosi i w tymże czasie młóci skoszone zboże, zwozi snopy do układania w sterty, prowadzi podorywkę i młóci. Do napędu młocarni traktor zaopatrzony jest w koło pasowe. („Maszyny Rolnicze").

(C. d. n.)

Dokoła sytuacji w przemyśle maszyn i narzędzi rolniczych

W ostatnich czasach sytuacja w przemyśle maszyn rolniczych uległa we wszystkich częściach kraju znacznemu pogorszeniu. Dobra konjunktura, jaka panowała w pomorskim przemyśle maszyn rolniczych wnet uległa pogorszeniu, przyczem charakterystyczne jest, że również ciasnota gotówkowa, a przy niej weksle, wystawiane na dłuższe terminy, były powodem ograniczeń fabryk.

Sytuacja przemysłu lubelskiego już od dłuższego czasu była niepomyślna, a głównym bodaj powodem było zubożenie rolnictwa.

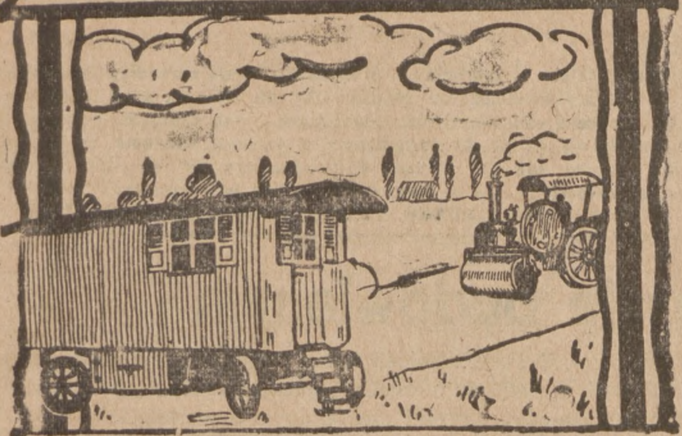
Ogólna przyczyna niepomyślnej konjunktury tkwi także w zbyt niskiej cenie ziemiopłodów. Rolnictwo cierpiące wskutek tego na brak gotówki, musiało być w inwestycjach bardzo wstrzemięźliwe. Niedostateczny dopływ gotówki z tytułu regulacji zobowiązań, poczynionych przez odbiorców, ograniczył powiększenie produkcji. Ograniczenie takie powoduje zawsze wielorakie ujemne następstwa.

Szczególnie korzystają z ograniczenia produkcji u nas Niemcy i Czesi. Zwycięską ich bronią, to możność udzielania korzystniejszych warunków płatniczych. Odnosi się to zwłaszcza do Niemiec, których kredyt sięga nawet do kilku lat.

Jeśli chodzi o nasz eksport maszyn i narzędzi rolniczych, to stwierdzić trzeba upadek i to dość znaczny.

W roku 1928 wywieźliśmy o 2 trzecie mniej, aniżeli w r. 1927. Nie wiele lepiej przedstawiał się rok 1929, przyczem szczególnie na zmniejszenie eksportu wpłynęła w r. 1929 utrata niektórych rynków zbytu jak: Turcji, Persji, Ameryki Północnej, Mandżurji, Danji, Jugosławji, Niemiec, Transvaalu i Litwy.

WOZY MIESZKALNE



BECZKOWOZY

dla walców i pługów parowych

Wielki wybór maszyn i narzędzi rolniczych

Specjalność: 7006a

maneże - walce

„Croskill“ i „Cambridge - Croskill“

Ceny niskie Dogodne warunki

Fabryka maszyn, wozów i odlewnia żelaza

St. Malinowski

ŚREM **Oddział POZNAŃ**

Telefon 17 **Pocztowa 30. Tel. 28-26**

Młocarnie szerokomłotne VISTULA

Młocarnie z przymykami

Młocarnie z wałami do gładkiej słomy

Walce, kieraty

Siekacze do buraków

Sortowniki ziemniaków 8603 t

Maszyny do czyszczenia zboża

Sieczkarnie bębnowe do zapędu mechanicznego stojące i na wozach

Sieczkarnie tarczowe

Koła transmisyjne

Pompy do gnojówki z rurą stalową i wyjmującemi wentylami

Szufle ziemne do transportowania ziemi

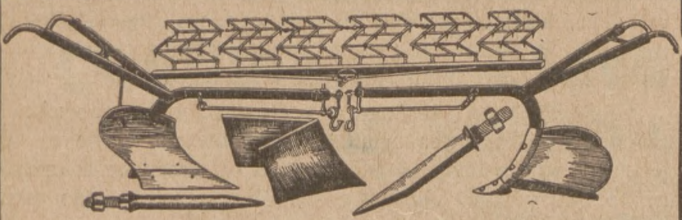
wykonuje jako długoletnią specjalność

A. P. Muscate

Fabryka Maszyn Sp. z o. p.

TCZEW (Pomorze)

6437



Pługi jednoskibowe

obsypniki, brony, korpusy do pługów i zęby do bron

poleca jako specjalność

Wł. Czajkowski, Lubawa (Pom.)

Fabryka narzędzi rolniczych

Rok założ. 1909 8322 k Rok założ. 1909

Łazarski, Bergmann i Ska

Sp. z o. o.

Poznań, ul. Zwierzyniecka 8. Telefon 6175

Generalna reprezentacja
największej fabryki na świecie części do maszyn

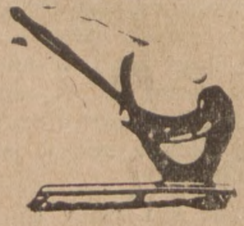
P. D. Rasspe Söhne, Solingen.

Części zapasowe
do żniwnych i in. maszyn rolniczych

Olbrzymie zapasy wszelkich części do kosiarek, żniwiarek i wiązałek wszystkich systemów — do siewników Westfalia — siewników rzędowych — opełaczy różnych systemów — do kultywatorów, grabi konnych i przetrząsaczy, noże do sieczkarń i do siekaczy do buraków, sztyfty do młocarń maneżowych, do bukowników do koniczyny, listwy bijakowe i inne części do młocarń parowych, łożyska kulkowe i rolkowe — sprężyny, nity — śruby. Wszelkie piły dla rolnictwa i przemysłu. Lemiesze i odkładnie — Windy. Lewary, ręczne opełacze, toczaki etc.

Zastępstwo główne na Wielkopolskę i Pomorze samochodów i części do nich francuskiej fabryki „Mathis“

6177



„IDEAŁ“

nóż do krajania słomy

na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie -- zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Czas pracy w przemyśle budowlanym

Obok rozmaitych programów budowlanych, które Rząd polecił przedłożyć, lub które przedkłada się bez jego polecenia, a które zarazem usiłują częściowo lub w całości rozwiązać kwestję pokrycia finansowego tych programów — należałoby zastanowić się i przedsiębrać środki, które umożliwiłyby potanienie kosztów produkcji w przemyśle budowlanym i w przemysłach podstawowych, jak np. w cegielniach i wapiennikach, — tak, aby szczupłe środki, jakie ewentualnie uda się zebrać na akcję budowlaną, mogłyby być jak najracjonalniej wykorzystane.

Jednym ze środków racjonalizacji pracy w przemyśle ceramicznym i budowlanym byłoby wprowadzenie dziesięciogodzinnego dnia pracy. Podwyższyłoby to zarobki robotnicze, obniżyłoby koszty produkcji i ceny materjałów budowlanych.

Przedstawione poniżej stosunki w przemyśle cegielnianym odnoszą się z pewnemi zmianami i przesunięciami zarówno do przemysłu wapienniczego jak i budowlanego.

Praca na cegielniach jest pracą wybitnie sezonową i trwa zależnie od warunków atmosferycznych przeciętnie 6 miesięcy w roku, licząc od 15 kwietnia do 15 października.

W tym czasie według prowadzonej statystyki, jest przeciętnie 22 dnia deszczowych, w których z konieczności musi nastąpić przerwa w produkcji.

Czas pracy, po odtrąceniu niedziel, świąt i dni deszczowych, wynosi w sezonie letnim razem 130 dni. Przyjmując przeciętny zarobek na 6 zł dziennie zarabia robotnik cegielniany 780 zł, za które musi żyć przez cały rok.

W porównaniu z robotnikiem fabrycznym, który, pracując bez przerwy cały rok, t. j. 300 dni, za które otrzymuje, licząc również przeciętnie 6 zł dziennie, razem 1800 zł rocznie, zarabia robotnik cegielniany rocznie o 1.020 zł mniej od stałego robotnika fabrycznego.

Jeżeli uwzględnimy, że w jednem tylko województwie krakowskiem znajduje się około 125 cegielń sezonowych, w których przeciętnie zajętych jest po 40 ludzi, to otrzymamy 5000 ludzi, którzy mają niedobór rocznego zarobku po 1.200 zł, czyli razem w jednem województwie krakowskiem przeszło 5.000.000 zł. Kwota ta przeliczona na stosunki ogólnopolskie idzie w dziesiątki miljonów złotych.

Jak z powyższego obliczenia widać stosowanie ustawy o ośmiogodzinnym dniu pracy, zarówno do robotników stałych, jak i sezonowych, jest nader krzywdzące dla robotników sezonowych.

Twierdzenie, jakoby robotnik sezonowy mógł znaleźć w okresie zimowym pracę w innem przedsiębiorstwie, uważam za nieuzasadnione, albowiem każdemu wiadomem jest, że fabryki pracujące stale cały rok mają jednakowy stan pracowników, którego powiększać nie mogą, a nawet przeciwnie w miesiącach zimowych, ze względu na ogólne osłabienie rynku zbytu, zmuszone są pewien procent swoich robotników zwalniać.

Niemożliwem jest również zaprowadzenie pracy w przemyśle ceramicznym i budowlanym na dwie zmiany, gdyż wypadałoby przeciętnie na drugą zmianę cztery godziny. W miesiącach o dłuższych dniach druga zmiana pracowałaby może od 5—6 godzin, w miesiącach późniejszych 2—3-ch godzin. Na tak zmienny i krótki czas pracy nie znajdzie się specjalnych robotników, gdyż nie potrafią oni z tego wyżyć, — wobec czego urządzaliby się w ten sposób, że kończąc swą pracę pierwszej zmiany na jednej cegielni, przechodziliby na drugą, dla zarobienia jeszcze kilku złotych przy drugiej zmianie, która byłaby z natury rzeczy krótszą. Następowałaby w ten sposób między pewnemi cegielniami tylko wymiana robotników, którzy pracowaliby w gruncie rzeczy 10—12 godzin dziennie z tem, że za godziny nadliczbowe pobieraliby normalną opłatę podczas gdy przy oficjalnej pracy u jednego i tego samego pracodawcy ponad 8 g. dziennie, otrzymują robotnicy ustawą przewidziane nadwyżki 50% względnie 100%.

Nie ulega więc najmniejszej wątpliwości, że już choćby z tych powodów, wprowadzenie drugiej zmiany pracy jest niemożliwe, a dla robotników byłoby finansowo szkodliwe, powodując to, że nie pracowaliby oni 10 godzin, lecz w niektórych miesiącach nawet do 13-tu godzin na dobę. Poza tem korzystać z tego mogliby tylko niektórzy robotnicy, gdyż w wielu okolicach istnieją tylko pojedyncze cegielnie tak, że wzajemna wymiana robotników między dwoma cegielniami na drugą zmianę byłaby w pewnych wypadkach wykluczona.

Pragnąc bodaj częściowo wyrównać te nierówności w zarobkach między pracownikami sezonowymi a stałymi, należałoby wprowadzić 10-godzinny dzień pracy tem bardziej, że robotnicy sami domagają się, aby im pozwolono dłużej pracować w czasie, kiedy sama przyroda na to pozwala, aby nadrobić dni bezczynne.

Przez wprowadzenie 10-ciogodzinnego dnia pracy w przemyśle cegielnianym, zarobi robotnik o 1/5 więcej, a ponadto otrzyma 50% dodatek za godziny nadliczbowe.

Ale i dla powiększenia produkcji jest bardzo wskazanem zwiększenie ilości godzin pracy do 10 godzin na dobę.

Suszenie cegły w cegielniach sezonowych, nieposiadających sztucznych suszarni, trwa w chłodnym i wilgotnym okresie jesiennym około 50 dni, a ponieważ pojemność szop jest ograniczona, a wydajność pieca nie przekracza średnio 75.000 sztuk tygodniowo, można wydajność tego pieca zwiększyć, umożliwiając wypał przez wszystkie miesiące zimowe przez wyprodukowanie większej ilości cegły w miesiącach letnich do wypału w miesiącach zimowych. W razie, jeśli cegielnie nie przygotowują odpowiedniego zapasu cegły surowej muszą także i całą obsługę piecową zwolnić na sezon zimowy.

Wprowadzenie 10-ciogodzinnego dnia pracy dla cegielń jest również konieczne ze względu na wewnętrzną kalkulację kosztów produkcji każdego przedsiębiorstwa. Zaprowadzone po fabrykach za czasów istnienia 10-godzinnego dnia pracy maszyny i urządzenia fabryczne, obliczone były na pewną maksymalną wydajność, co skutkiem zmniejszenia czasu pracy do 8 godzin dziennie pociągnęło za sobą zmniejszenie produkcji teoretycznie o 1/5, praktycznie o 1/8 czyli, że

przyjmując przewidzianą sprawność wszystkich cegielń województwa krakowskiego (125 cegielń) na około 150 miljonów sztuk cegieł rocznie przy 10-ciogodzinnym dniu pracy, zmniejsza się produkcja o ok. 18 miljonów sztuk rocznie, co przeliczone à 80 zł na 1.000 sztuk, daje stratę, w ogólnym dorobku gospodarczym województwa krakowskiego na zł 1.500.000 rocznie. Kwota ta obliczona znów na produkcję ogólno-polską da niedobór przeszło 400.000.000 cegieł o wartości 32 miljonów złotych, a do tego doliczyć należy conajmniej drugie tyle za dachówki i dreny.

Praca 8-godzinna powoduje znaczną stratę na opale, administracji i amortyzacji włożonego kapitału, a tem samem podraża przynajmniej o 10% ogólne koszty produkcji.

Ze względu na te trzy korzyści, a mianowicie na zwiększone zarobki robotników przy równoczesnem obniżeniu kosztów produkcji cegieł i obniżeniu cen cegły, wprowadzenie 10-ciogodzinnego dnia pracy jest bezwzględnie wskazane.

* * *

Ustawa o czasie pracy z dnia 18. XII. 1919 przewiduje w art. 6, że w wypadkach, spowodowanych koniecznościami narodowemi może być z decyzji Rady Ministrów wydane rozporządzenie, dozwalające przedłużyć czas pracy w każdym dniu tygodnia nie wyłączając niedzieli w poszczególnych zakładach pracy lub kategorjach tychże — za każdym razem na okres niedłuższy niż trzymiesięczny. Skorzystanie z tego prawa byłoby w Polsce tylko spóźnionem naśladowaniem tego, co oddawna zagranicą, bogatszą od nas, jest już zaprowadzone.

I tak Francja i Belgja obok ustaw ogólnych, pozwalających na odrabianie straconych godzin pracy wskutek warunków klimatycznych, posiadają przepisy specjalne dla budownictwa w okręgach dotkniętych wojną. We Włoszech, gdzie obowiązuje 9-ciogodzinny dzień pracy, istnieją również przepisy specjalne dla przemysłów sezonowych, pozwalające w ciągu 4 miesięcy pracować 10 godzin dziennie, względnie 60 godzin tygodniowo. W Niemczech przemysły sezonowe w okresie napięcia sezonu mogą pracować do 10 godzin dziennie z tem, by w okresie osłabienia sezonu czas pracy był skrócony i przeciętnie w ciągu roku nie przekraczał 8 godzin dziennie. W Austrji w czasie sezonu praca w budownictwie może trwać 58 godzin tygodniowo. W Czechosłowacji dla przemysłowców sezonowych oznaczona jest liczba godzin na 4 tygodnie (192 godzin) z rozkładem na dni pracy, aby mogły być pokryte straty wynikłe z niepogody. Również specjalne przepisy dla przemysłowców sezonowych posiada Szwecja oraz Holandja.

Jeśli się doda, że w Wielkiej Brytanji, gdzie niema specjalnych przepisów ustawowych, ograniczających czas pracy, obie strony drogą umów zbiorowych ustaliły czas pracy dłuższy w najlepszym okresie sezonu budowlanego niż normalnie, to można stwierdzić, że wszystkie państwa Europy stworzyły drogą ustawowych przepisów o czasie pracy jak najlepsze możliwości dla rozwoju ruchu budowlanego. Troska o rozwój budownictwa, zaznacza się szczególnie w krajach zniszczonych wojną — Francji i Belgji — w których zresztą warunki mieszkaniowe są znacznie korzystniejsze niż u nas.

Należy dodać, że większość tych państw posiada klimat łagodniejszy i nie odczuwa tak dotkliwie wpływu niepogody na możność prowadzenia prac budowlanych.

Byłoby zatem bardzo wskazanem, aby Rada Ministrów zajęła się tą sprawą i to w tempie przyśpieszonem, by odnośne rozporządzenie mogłoby być spokojnie i na czas przedyskutowane, uzgodnione ze sferami gospodarczemi i wprowadzone w życie jeszcze w ciągu marca 1930 roku.

(„Prawda“) **Dr. Tadeusz Spitzer.**

Przemysł i handel drzewny w groźnem położeniu

Sytuacja w przemyśle i handlu drzewnym od kilku miesięcy jest groźna, możemy tu nawet mówić o poważnym kryzysie. Przytaczamy poniżej ogłoszony w prasie artykuł p. Dr. Artura Rapoporta, dyrektora Syndykatu interesentów drzewnych we Lwowie, który dobitnie tę tak ważną dziś dla nas sprawę oświetla.

Jeżeli się ma scharakteryzować — pisze p. Dr. Rappoport — obecne położenie na rynku drzewnym, to musi się stwierdzić, że przemysł i handel drzewny przeżywają od szeregu miesięcy bardzo poważny kryzys, który z dnia na dzień przybiera coraz groźniejsze rozmiary.

Gdy bowiem doniedawna stagnacja, panująca na wewnętrznym rynku zbytu, była zrównoważona poważnemi transakcjami eksportowemi, to w ostatnich miesiącach doznał znacznego zmniejszenia również eksport drewna wskutek zaniku ruchu budowlanego w całej środkowej Europie i połączonego z tem zmniejszania zapotrzebowania na rynkach zagranicznych. Ciężką sytuację w znacznym stopniu pogarsza fakt, że w stosunkach handlowych z Niemcami, które — jak wiadomo — stanowią obecnie najpoważniejszy rynek zbytu polskiego drewna, coraz bardziej mnożą się upadłości, tak, że brak jest pewności odzyskania w Niemczech zakredytowanych sum. Niemieckie firmy drzewne, co do których jeszcze przed niedawnym czasem otrzymywało się jak najlepsze informacje o ich stosunkach kredytowych, zgłaszają bowiem nagle swą niewypłacalność i niema prawie żadnej poważniejszej firmy w Polsce, którąby nie była dotkniętą utratą wierzytelności w Niemczech. Straty te są tem dotkliwsze, ile że brak jest odpowiedniej ochrony prawnej dla naszych wierzycieli.

W tej sytuacji coraz niebezpieczniejszą dla naszego eksportu drzewnego staje się konkurencja drewna rosyjskiego. Według programu rosyjskiej produkcji na przyszłe pięciolecie Rosja, która produkowała w latach 1928/29 15 i pół miljonów metrów sześciennych materjałów tartych, preliminuje na rok 1929/30 — 24 milj. m. sześc., na rok 1930/31 — 35 miljonów mtr. sześc., na rok 1931/32 — 44.600 milj. m. sześc., wreszcie na rok 1932/33 — 52.700 milj. m. sześ., materjałów tartych. Z programu tego widzimy, że rosyjska produkcja w czasie od roku 1928 do roku 1933 ma wzróść prawie czterokrotnie. Przy tem należy podkreślić, że eksporter rosyjski bardzo solidnie wywiązuje się ze swych dostaw, że materjały rosyjskie są tak pod względem jakościowym jako też pod względem technicznego wykończenia bardzo dobre, tak, że przemysł drzewny rosyjski zagraża jako bardzo poważny konkurent nietylko polskiemu przemysłowi drzewnemu, ale również i Szwecji oraz Finlandji, które to kraje bardzo poważnie zaczynają się liczyć z konkurencją drewna rosyjskiego. Dla realizacji zamierzonego programu produkcji, rosyjski przemysł drzewny zamierza rozszerzyć swą działalność eksploatacyjną na cały Kaukaz, gdzie znajdują się olbrzymie bogactwa leśne na nietkniętych jeszcze obszarach. W szczególności niemieccy i rosyjscy inżynierowie przeprowadzają już od dłuższego czasu studja nad dostępem do dziewiczych lasów tudzież budową całej sieci dróg oraz kolejek wąskotorowych, jako też licznych tartaków. Ten gigantyczny projekt nasuwa bardzo pesymistyczne horoskopy dla naszych szans eksportowych na przyszłość.

Zaistniałe od pewnego czasu nader trudne warunki zbytu dla drewna tak na rynku wewnętrznym, jak i zagranicznym, wytworzyły z natury rzeczy niezdrową atmosferę, która uwidoczniła się już przy tegorocznych przetargach rozpisanych przez dyrekcje kolejowe. Przy przetargach tych niektóre firmy oferowały mianowicie progi i materjały po cenach, które nie pozostają w żadnym stosunku do cen surowca i wedle których dostawa progów i materjałów o należytej jakości przy kalkulacji najmniejszego choćby zysku, wydaje się być niemożliwą. Obecne ceny surowca drzewnego nie uzasadniają bowiem oferowania progów kolejowych o 30 procent taniej od cen uzyskanych za progi kolejowe w ubiegłym roku, jak to się zdarzyło przy tegorocznych przetargach, jeżeli dostawca rzeczywiście zamierza dostawę w myśl instrukcji Ministerstwa Komunikacji wykonać.

Wreszcie jako ujemny objaw obecnej sytuacji należy podnieść małe zainteresowanie dla transakcyj drzewostanów, co jest wynikiem dysproporcji między cenami drewna tartego uzyskiwanemi w kraju i zagranicą a cenami za drewno na pniu żądanemi przez Dyrekcję Lasów Państwowych, a w ślad zatem przez właścicieli lasów prywatnych. Naskutek tych wysokich cen nie dokonano w ostatnim czasie żadnych poważniejszych transakcyj w zakupnie drzewostanów.

W tej ciężkiej sytuacji przemysłowcy i kupcy drzewni odczuwają bardzo dotkliwie podwyżkę taryfy kolejowej, która weszła w życie z dniem 1 października br. Narazie obowiązują jeszcze taryfy związkowe do Niemiec i Czechosłowacji. Skoro jednak ważność tych taryf z końcem grudnia b.r się skończy, obawiać się należy, że ustanie eksport nawet i tych małych ilości drewna, które się obecnie wysyła do Niemiec i Czechosłowacji.

Sprawa uzyskania odpowiednich ulg w formie pewnych zniżek stawek przewozowych jest obecnie przedmiotem starań i zabiegów Rady Naczelnej Związków Drzewnych na terenie Ministerjum Komunikacji. Spodziewać się należy, że starania te w uwzględnieniu katastrofalnego położenia przemysłu drzewnego, będą uwieńczone pomyślnym skutkiem.

Sytuacja w przemyśle wyrobów koszykarskich

Korzystna konjunktura utrzymała się bez zmiany. Zanotować należy w pierwszym rzędzie wzrost zainteresowania ze strony handlu amerykańskiego, co wyraziło się w większym napływie bezpośrednich zamówień od odbiorców.

Ta korzystna zmiana rynku importowego w Stanach Zjednoczonych wobec produkcji polskiej wywarła swój wpływ również i na ustosunkowanie się pośredników niemieckich do naszych wyrobów, tak, że i z tej strony widać dalszą poprawę, o ile idzie o większe zamówienia.

Korzystnie ponadto kształtowała się konjunktura i w Austrji. Natomiast sytuacja w eksporcie surowca korzykarskiego t. j. wikliny, pogorszyła się znacznie. Popyt silnie się zmniejszył, a w rachubę wchodzi obecnie tylko materjał pierwszorzędny t. zw. wiklina kulturowa, eksportowana w ograniczonej ilości do Danji i Szwecji.

Wiklina trzechletnia, t. zw. laski koszykarskie, nie miały w listopadzie zupełnie popytu, tak, że mimo obniżenie cen nie było na ten artykuł zupełnie nabywców.

Kryzys drzewny w Finlandji

Ofenzywa drzewna Sowietów wywołała silny kryzys w przemyśle drzewnym Finlandji. Z eksportu drzewa Finlandji około 40% wypada na drzewo obrobione. Obecnie tartaki stoją, szukając nowych rynków zbytu. W obecnym sezonie, który przed trzema miesiącami się rozpoczął, zakontraktowano większość drzewa przeznaczonego na eksport do Francji i Belgji. W szczególności odnosi się to do kopalniaków. Anglja przestała być odbiorcą fińskiej produkcji, a rynek niemiecki nie został dotychczas wzięty w rachubę. Na terenie Francji i Belgji eksporterzy polscy zetkną się więc z silną konkurencją ze strony Finlandji. Kontrakty na eksport dużych ilości są już podpisane. Na terenie niemieckim nie należy się narazie liczyć z konkurencją ze strony Finlandji, conajmniej co do drzewa surowego, na które dotychczas nie zawarto prawie żadnych kontraktów.

WIADOMOŚCI DROBNE

BUDOWA DOMU STALOWEGO W WARSZAWIE.

Towarzystwo Przemysłu Metalowego K. Rudzki i S-ka, S. A., przystąpiło do budowy próbnego domu stalowego w Warszawie, przy ulicy Grochowskiej. Dom ten, budowany według patentu firmy Br. Böhler, poddany będzie w ciągu zimy roku bieżącego szeregowi prób, które pozwolą zorjentować się w przystosowaniu budownictwa stalowego do naszych warunków atmosferycznych.

Montaż konstrukcji żelaznej domu przy ul. Grochowskiej został w bieżącym tygodniu zakończony, zaś wykończenie budowy domu spodziewane jest w styczniu r. 1930.

KONJUNKTURA W PRZEMYŚLE MEBLI GIĘTYCH.

Zanotowany w październiku zadawalający stan zatrudnienia i zamówień utrzymał się bez zmiany w ciągu listopada. We znaki daje się jednak przemysłowi mebli giętych niski poziom cen, jakie można uzyskać obecnie na rynkach światowych za eksportowane meble. Przyczyny leżą w chaosie jaki panuje na obcych rynkach, wskutek konkurencji czeskiej, która górując nad naszym przemysłem przewagą kapitału, lepszą organizacją techniczną i handlową, skutecznie przeciwstawia się naszemu eksportowi.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 28. 12. Orjentacyjne ceny materjałów budowlanych według „Przeglądu Budowlanego", loco wagon: Cegła zwyczajna palona 1000 sztuk 90, żwir rzeczny m.^{3} 25, wapno palone 100 kg. 6.35, cement w beczkach za 100 kg. 11.60, w workach 10.80, gips murarski za 100 kg. 7, piasek m.^{3} 9, belki żelazne (cena zasadnicza) 100 kg. 54, żelazo do żelbetu (cena zasadnicza) 100 kg. 49, tafelki ter. posadz. białe m.^{2} 21.30, glazurowane 24, drzewa kant. topowane za m.^{3} 100, rznięte 130, deski i bale 130, łaty 140, deski stolarskie sosnowe za m.^{3} 180, dębowe 260, klepka dębowa 13; loco skład: Blacha cynkowa 100 kg. 172, papa nr. 000 za m.^{2} loco wag. 0.95, dachówka karpiówka 1000 szt. loco wagon 160, smoła gazowa preparowana za 100 kg. loco skład 42, asfalt izolacyjny za 100 kg. loco skład 13. Materjały malarskie loco skład: Ton za 1 kg. 0.07, mydło szare 1.55, pokost 2.90, terpentyna zwyczajna 1.50, klej kostny 2.80, skórny 3.85, kreda pławiona 0.15, biel cynkowa 2, lakier biały krajowy 6, loco wagon, kafle kwadr. polewane za szt. 0.55, t. zw. „berlińskie" 1.90, drzwi piec. herm. żelaz. lane nr. 14 komplet loco skład 30, żelazo do kuchni na wagę za kg. 0.60, szkło lagrowe 2 mm. za m.^{2} loco skład 6.25, kit pokostowy za kg. 1.20. Ceny bez zmiany.

Lwów, 28. 12. A. Do robót murarskich: Cegła palona ręczna i maszynowa za 1000 szt. 76—80, n. b. 86—91, dtto dęta za 1000 szt. 110, n. b. od 120 wzwyż, dtto szamotowa krajowa za jedną sztukę od 0.45—0.70, n. b. od 0.48—0.76. Piasek żółty za 1 m.^{3} n. b. 6.50, dtto biały 9, dtto rzeczny prowinc. 6. Wapno palone za 1000 kg. 40—45, dito gaszone n. b. 1 m.^{3} 37. Gips murarski marki „Łopuszka" za 1000 kg. loco wagon Lwów 67, n. b. 80, dtto sztukatorski za 100 kg. loco wagon Lwów 7, n. b. 9. Gipsowe dyle (Izolit) 6 cm. grub. za 1 m.^{2} 5 ,8 cm. grub. 6. Szuter tłuczony za 1 m.^{3} 20. Maty trzcinowe sufitowe za 1 m.^{2} 17, n. b. 19. Płyty korkogipsowe (loco m. Lwów) za 1 m.^{2} do 1000 m. 5.60, do 1000 m. 5.20, od 2000 do 3000 m. 4.80, dtto posadzkowe kamionkowe (loco m. Lwów) 1 m.^{2} 21.50, dtto 2-kolorowe 1 m.^{2} 23.50, dtto ścienne glazurowaneHardtmuth za 1 m.^{2} 32. Kamień łamany, l. st. z. za 10 000 kg. 60. Ścianki koro-gipsowe (korolity) lane, n. b. za 1 m.^{2} 7. Płyty trzcinowe „Berbeka" loco Lwów za 1 m.^{2}, nr. II 3.25, nr. IV 4, nr. VI 5. Dreny za 1000 sztuk 4 cm. 70, 5 cm. 80, 6 cm. 94, 8 cm. 150, 10 cm. 250, 13 cm. 350, 15 cm. 440.

B. Do robót betonowych: Cement w beczkach za 200 kg. 23.70 loco wag., n. b. 26.50, dtto w workach za 100 kg. 11.05, dtto nieprzemakalny „Siceofix“ plus 1.10 na 100 kg. do cen cem. portl., dtto szybkotwardniejący (bauxytowy) „Citadur“ za 100 kg. w beczkach po 200 kg. 32, w work. pap. 30.50. Szuter rzeczny sztychówka 31 za 10 000 kg. loco wag. Sambor. Żwir raz rafowany za 10 000 kg. 37, dtto 2 razy rafowany n. b. 45, dtto wysiewki sztychówka n. b. 30. Stopień betonowy bez osadzenia 1 mb. 13.50, dtto terrazowy bez osadzenia za 1 mb. 20. Posadzki terrazowe poziome za 1 $m.^2$ 12, dtto pionowe za 1 $m.^2$ 24. Krawężnik betonowy ${}^{18}/_{25}$ za 1 mb. 5, dtto surowe loco wagon kamieniołom Jaremcze 7. Rury betonowe za szt.: 15: 2.75, 20: 3.30, 30: 5.25, 40: 8.40, 50: 10.50, 60: 13. Marmurek do terraza za 100 kg. 10.50—13. Posadzka ksylolitowa za 1 $m.^2$ od 9.50. Chodnik z płyt betonowych i krawężników kompl. wykonany za 1 $m.^2$ 15. Krawężniki 25 cm. wys. za 1 mb. 5. Płyty chodnikowe za 1 $m.^2$ 7. (n. b. = na budowie; l. st. z. = loco stacja załadowcza. W razie, gdy skrótów tych niema, ceny są podane loco skład.)

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 28. 12. Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje za tonę franco huta. Żelazo sztabowe — cena zasadnicza zł 350, żelazo formowe (do włącznie N. P. 24) 350, żelazo formowe (N. P. 26 i ponad) 390, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390, blacha gruba do 5 mm. 525, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, podkłady do rozjezdnic (niedziurkowane) 525, zwykłe łupki płaskie 490, łupki klinowe 515, podwójne łupki klinowe 532.505, podkładki równe 472.50, podkładki pochylone 525, płyty hakowe 820, łapki 980, prowadnice (walcowane) 462.50, szyny klinowe (nieobrobione) 462.50, szyny (poniżej) 100 mm. wysokości zł 385, do tego podkładki 462.50, łupki płaskie 462.50, łupki klinowe 515, podkłady 462.50, blachę do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalnej dopłaty na żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się następujące dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. 10.35 proc., 0.875 mm. 5.36 proc., 0.75 mm. 4.68 proc., 0.625 mm. 4.04 proc., 0.562 mm. 4.85 proc., 0.50 mm. 6.32 proc., 0.48 mm. 1.88 proc., 0.375 mm. 0.58 proc. Za blachy o grubościach nie wymienionych w powyższem zestawieniu liczy się sąsiednią wyższą dopłatę. Cenę blach 2 razy dekapowanych (efektywne) za 1 t. grubości 0.32 do poniżej 0.35 mm. Ł 25.10, 0.35 do poniżej 0.37 mm. Ł 23.10, 0.37 do poniżej 0.40 mm. Ł 22.05, 0.40 do poniżej 0.43 mm. Ł 22, 0.43 do poniżej 0.50 mm. 21.15, 0.50 do poniżej 0.55 mm. Ł 21.10, 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł 21.05, 0.62 do poniżej 0.75 mm. Ł 21, 0.75 do poniżej 0.87 mm. Ł 20.15, 0.87 do poniżej 1 mm. Ł 20.10, 1 do ponad 11 m. Ł 20.05, za blachy okrągłe i półokrągłe dochodzi do powyższych cen nadpłata (Tiefstanzbleche) dolicza się 10. proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł 3 za tonę mniej, niż blachy 2 razy dekapowane. Do cen tych dla hurtowników dolicza się 2 proc.

Katowice, 28. 12. Surówka odlewnicza Huty Pokoju nr. 1 (Friedenshütta P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dn. 20 grudnia 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi“).

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł gr
Surówka „Starachowicka“ (franco wagon huta) nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka“ (franco wagon huta) nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka“ (franco wagon huta) nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	—.—
Żelazo handlowe krajowe	350+2%
Bednarka gorąco walcowana	422.5+2%
Bednarka zimno walcowana	—.—
Walcówka (drut okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525+2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa	150.—
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DNIU 28. 12. 1929 ROKU W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METRYCZNĄ.

Cyna standard 7834, miedź elektrolityczna 3534, miedź standard 2922, ołów miękki 919, rtęć 29417, srebro za 1 kg. 130.

DRZEWO.

Warszawa, 28. 12. Ceny osiągane na terenie Dyrekcji Lasów Państwowych według zestawienia Departamentu Leśnictwa. Transakcje hurtowe loco wagon stacja naładowcza, I-a cena w październiku, II-a w listopadzie. Drewno użytkowe w stanie okrągłym: kłody i dłużyce sosnowe tartaczne za $m.^3$ Dyrekcja Warszawa 58 i 58, Dyr. Radom 49 i 49, Dyrekcja Siedlce 46 i 52, Dyrekcja Wilno 40 i 40, Dyrekcja Białowieża 45 i 45, Dyrekcja Poznań 54.25 i 50.50, Dyrekcja Bydgoszcz 56 i 60, Dyrekcja Toruń 59 i 60. Kłody świerkowe tartaczne za $m.^3$: Dyrekcja Siedlce 42 i 48, Dyrekcja Lwów 40 i 40. Kłody dębowe stolarskie za $m.^3$: Dyrekcja Łuck 155 i 155. Kłody dębowe tartaczne za $m.^3$: Dyrekcja Białowieża 90 i 90. Kopalniaki sosnowe za $m.^3$: Dyrekcja Warszawa 37 i 37, Dyrekcja Radom 34 i 34, Dyrekcja Siedlce 33 i 33, Dyrekcja Poznań 32.20 i 33.20, Dyrekcja Bydgoszcz 33 i 33, Dyrekcja Toruń 30 i 30. Papierówka okrągła za mp.: Dyrekcja Siedlce 28.15 (eksp.) i 28.15 (eksp.), Dyrekcja Wilno 27.50 i 27.50, Dyrekcja Białowieża 27 i 27.15. Drewno opałowe. Szczapy opałowe, sosnowe za mp.: Dyrekcja Warszawa 16 i 16, Radom 16 i 16, Siedlce 13 i 14, Wilno 11.50 i 11.50, Białowieża 16.50 i 16.50, Poznań 16.80 i 18.70 (pasówk.), Bydgoszcz 18 i 19, Toruń 17 i 17. Szczapy opałowe świerkowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 11.50 i 11.50. Szczapy opałowe za mp.: Dyrekcja Lwowska 15 i 17. Warszawa (na budowie w śródmieściu). Drewno użytkowe tarte, ciosane i łupane: Sosnowe materjały stolarskie za $m.^3$: 210 i 210, materjały ciesielskie tarte za $m.^3$: 140—145 i 145, dębowe materjały stolarskie za $m.^3$: 275 i 280, 275, deski i bale za $m.^3$: 140 i 140, dębowa klepka posadzkowa za 1 $m.^2$ 12.50—14.50 i 12.50—14.50, kostka brukowa 10 cm. 20 i 20.

ZŁOTY W DNIU 28 GRUDNIA 1929 ROKU.

Gdańsk przekaz 57.45—57.59, gotówka 57.47—57.61, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań, lub Katowice 46.85—47.05, gotówka gruba 46.65—47.05, Zurych przekaz 57.72½, Londyn przekaz 43.45, Nowy Jork przekaz 11.25.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG OFERTOWY NA MASZYNY DRUKARSKIE.

1) dwie nieużywane kompletne maszyny do rotograwiury f-my Kömpe - Werk - Nürnberg na wym. papieru 994×1.100 mm. do największego formatu druku 974×1005 mm. z kompletnem urządzeniem pomocniczem, z aparatem reprodukcyjnym, szlifierką do polerowania płaszczy miedzianych, kompletem płaszczy miedzianych, oraz dwoma specjalnemi motorami.

2) Jedna nowego typu, mało używana maszyna drukarska rotacyjna 2 kolorowa f-my König Bauer na wym. papieru 85 cm. przy podłużnem cięciu 102 cm. łącznie z motorem i kompletem obrabiarek do wyrobu stereotypów.

3) Maszyna drukarska płaska 2 kolorowa z 2-ma automat. przyciskami elektrycznemi f-my The Miehle Chicago typ. N. O. T. C. na form. papieru 97×141 cm. z silnikiem elektrycznym Cline Elektr. Co. o sile 10 k/m.

4) Maszyna drukarska płaska 2-kolorowa f-my T-he Miehle Chicago Typ 3-0 T. C. na form. pap. 102,9×156 cm. z silnikiem elektrycznym Cline Elektr. Co. o sile 10 k/m.

5) Masa do walców drukarskich w ilości 2333 kg.

Oferty na poszczególne objekty należy składać w zalakowanych kopertach pod adresem Komitetu Likwidacyjnego Państwowych Zakładów Graficznych — Warszawa, Al. Jerozolimska 91 w terminie do dnia 30 stycznia 1930 r.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone w Kasie P. Z. G. ewent. w P. K. O. (konto P. Z. G. Nr. 30.357) wadjum w wysokości 10 proc. oferowanej sumy.

Maszyny oglądać można w państwowych Zakładach Graficznych w godzinach urzędowych.

Informacyj udziela Komitet Likwidacyjny P. Z. G. tel. 48-49.

PRZETARG PUBLICZNY

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg na umeblowanie nowego gmachu administracyjnego Dyrekcji.

Szczegółowych objaśnień udzielać będzie Dział Zakupów Dyrekcji, ul. Senatorska Nr. 14, III-cie piętro, gdzie będą do przejrzenia warunki przetargu, warunki techniczne, wzór umowy, oraz plany budynku i gdzie będzie można równocześnie otrzymać wykaz (ślepy kosztorys) dla napisania oferty.

Do oferty powinien być dołączony kwit kasy Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji na złożone wadjum w sumie zł 3.000.

Oferta w zapieczętowanej lakiem kopercie powinna być złożona w Dziale Zakupów Dyrekcji do dnia 7 stycznia 1930 r. do godziny 12-ej w południe. Po upływie tego terminu oferty nie będą uwzględniane.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo:

1) Wyboru firmy według swego uznania, niezależnie od wyniku przetargu. 2) Podziału dostawy pomiędzy kilka firm. 3) Powiększenie lub zmniejszenie obstalunku o 50 proc. 4) Wykonanie całości lub części obstalunku p/g wzorów Dyrekcji. 5) Unieważnienie przetargu.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza przetarg na sprzedaż:

1) z Magazynu Centralnego na st. Warszawa-Wschodnia 3-ch samochodów osobowych i 1 ciężarowego marki „Perl".

2) z garażu stacji Miejskiej w Warszawie przy ul. Kolejowej 11 szt. samochodów ciężarowych oraz oddzielnie silników samochodowych, magneto, karboratorów, gum nowych i starych i różnych części i narzędzi samochodowych.

Szczegółowy wykaz jest do przejrzenia w Wydziale Zasobów w Warszawie, Al. Jerozolimskie Nr. 1/3 — w korytarzu oraz w wyżej wskazanych miejscach znajdowania się samochodów w godzinach od 10 do 14-tej.

Wszystkie pomienione przedmioty Dyrekcja sprzedaje loco ich miejsce znajdowania się, gdzie można je oglądać w godzinach od 10 do 14-tej (prócz niedziel i świąt).

Oferty na kupno należy składać do godziny 15-tej dn. 9 stycznia 1930 r. do skrzynki, znajdującej się w korytarzu biura W-łu Zasobów, w zapieczętowanej kopercie firmowej z napisem, wskazującym zawartość, włożonej do koperty bez firmy, nieprzejrzystej i zapieczętowanej. Na zewnętrznej czystej kopercie bez firmy należy zaadresować: Dyrekcja Kolejowa, Wydział Zasobów w Warszawie, Al. Jerozolimskie Nr. 1/3 i napisać „Oferta na przetarg 9 stycznia 1930 r. na kupno samochodów". Ofertę można wysyłać na wskazany termin również pocztą. W taki sam sposób należy składać oferty na cofnięcie lub uzupełnienie oferty. Do oferty musi być dołączony kwit na złożone w Kasie Głównej Kolejowej wadjum w wysokości 3% wartości deklarowanego kupna. Dyrekcja zastrzega sobie wybór firm i podział sprzedaży na części, jak również zwiększenie lub zmniejszenie ilości i wycofanie z przetargu niektórych przedmiotów lub materjałów.

Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych w Poznaniu rozpisuje niniejszem

PRZETARG OFERTOWY

na dostawę 500.000 (pięćset tysięcy) sztuk cegły tonówki I. klasy.

Warunki przetargu wydaje Zarząd Kasy Emerytalnej w Poznaniu. Kurs I. — odpow. kl. I-ej i Kurs II-gi — odpow. kl. złotych.

Termin składania ofert wyznacza się na 4 stycznia 1930 roku do godz. 12-tej.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Referat Budowlany Starostwa Grodzkiego w Gdyni, działając na mocy reskryptu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcji Robót Publicznych z dnia 19. XI. 1929 L. VIII 18693/29 rozpisuje niniejszem publiczny pisemny przetarg ofertowy na budowę 3 pawilonów w Obozie Emigracyjnym w Gdyni, a mianowicie:

1. Budynku administracyjnego i jadalni (kubatura 29.730 m³).
2. Budynku dezynfekcyjno-kąpielowego (kubatura 24.000 m³).
3. Budynku sypialni (kubatura 11.000 m³).

Plany budynków, ogólne i szczegółowe warunki budowy oraz kosztorys wyłożone zostają od dnia 15 grudnia do wglądu interesantów w biurach referatu budowlanego Starostwa Grodzkiego w Gdyni.

Przedmioty ofertowe do nabycia w tymże referacie w cenie zł 22 za każdy budynek.

Oferty na powyższe budowle indywidualnie traktowane winny być złożone na urzędowych formularzach ofertowych i obejmować winny ceny jednostkowe i sumaryczne oferowanych robót osobno w materjale, osobno w robociźnie. Skarb Państwa zastrzega sobie prawo dostarczenia tych materjałów budowlanych, jakie uzna za stosowne bez prawa jakiegokolwiek sprzeciwu ze strony oferenta.

Ostatni termin złożenia ofert upływa z dniem 8 stycznia 1930 r. godz. 12, poczem nastąpi urzędowe otwarcie ofert, przy którem mogą być obecni oferenci lub ich pełnomocnicy.

Do oferty dołączyć należy:

1. Kwit na złożone w Kasie Skarbowej w Wejherowie do dyspozycji Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wadjum w wysokości 5% kwoty oferowanej;
2. Oświadczenie, że oferentowi znane są ogólne i szczegółowe warunki robót państwowych i tymże poddaje się bez zastrzeżeń.

Skarb Państwa zastrzega sobie dowolny wybór między ofertami lub nie przyjęciem żadnej oferty, jak również prawo oddania budowy do wykonania tylko w stanie surowym.

Za Starostę Grodzkiego: (—) inż. **T. Piaskiewicz**

PRZETARG.

Magistrat miasta Gdyni rozpisuje niniejszem publiczny przetarg ofertowy pisemny na koncesję na budowę i eksploatację gazowni w Gdyni.

Oferty wypełnione ściśle według sporządzonego przez Magistrat projektu umowy koncesyjnej mają być wniesione lub przesłane w zalakowanych kopertach z napisem:

„oferta do przetargu na koncesję na budowę i eksploatację gazowni w Gdyni"

do magistratu miasta Gdyni, pokój nr. 33 do dnia 20-go stycznia 1930 r. do godziny 10-tej rano, w którym to czasie nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej w Gdyni wadjum w wysokości zł 10.000.

Projekt umowy koncesyjnej można nabyć w godzinach urzędowych w Magistracie miasta Gdyni, pokój nr. 33, po cenie zł 10.

Magistrat zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta, względnie nieprzyjęcia żadnej z ofert.

Prezydent Miasta.

SPRZEDAŻ DRZEWA.

W sobotę, dnia 4 stycznia o godzinie 10.30 sprzedawane będą w Krzycku Wielkim pow. Leszneński, około 60 parceli drzewa stojącego, budowlanego i użytecznego, najwięcej dającemu za gotówkę.

Bernard Hoffmann.

Komenda Poligonu Szkoły Strzelania Artylerji ogłasza na dzień 9 stycznia 1930 r. w miejscowości Wygoda p. Inowrocław u p. Fryzego o godzinie 10-tej

PRZETARG USTNY

publiczny dla osób i instytucyj cywilnych na drzewo z lasów wojsk. leśnictwa Wódek:

a) drzewo opałowe
 szczapy,
 okrąglaki,
 chrust gruby gat. I kl.
 chrust cienki gał. II kl.
 gałęzie III kl.
 pieńki
b) drzewo użytkowe
 budulec.

Warunki przetargu i ceny ogłoszone będą na miejscu przed przetargiem. **Komenda Poligonu.**

PRZETARG.

Rada Portu odda w drodze publicznego przetargu prace i dostawy przy budowie nadbrzeża kejowego długości 243 m. nad Martwą Wisłą, przy drodze Broschkischer Weg powyżej gmachu Poczty Polskiej. Szczegółowe warunki przetargu będą wyłożone począwszy od dnia 27. 12. 1929 r. w Biurze Technicznem Rady Portu w dni powszednie od godz. 8—12, lub można je otrzymać za opłatą 25 guldenów od Kasy Głównej Rady Portu w Gdańsku, Neugarten 28/29. Termin przetargu w czwartek, dnia 30 stycznia 1930 r., o godz. 10-tej przed południem. Przydział nastąpi w ciągu czterech tygodni.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

PUBLICZNY PRZETARG.

W piątek, dnia 17 stycznia 1930 r. o godz. 13 sprzedawane będą w Urzędzie Celnym w Lesznie poniżej podane towary

584 kg. narzędzia żelazne i hartowane
4309 kg. olei mineralnych
1570 kg. przędzy bawełnianej
251 kg. herbaty
412 kg. główek do lalek
291 kg. papieru
243 kg. kołków do fortepianów oraz różne in. towary.

Dokładne szczegóły licytacji ewtl. jej odwołanie podawane będą na tablicy urzędowej Urzędu Celnego w Lesznie, od dnia 10 stycznia 1930 do wiadomości.

Lewandowski, Kierownik Urzędu Celnego.

SPRZEDAŻ DŁUŻYC SOSNOWYCH.

Nadleśnictwo Głożyna, Ordynacja Czerniejewo powiat Gniezno, sprzeda z wolnej ręki loco las ca 3000 m³ dłużyc sosnowych przeciętnie II/III kl., z cięć roku gospodarczego 1929/30. Zręby wyrobione będą najpóźniej do 15-go lutego 1930 r. Drewno obejrzeć można każdego czasu w lesie za uprzedniem zgłoszeniem się w nadleśnictwie, dokąd kierować należy także wszelkie zapytania i oferty. Odległość od stacyj kolejowych 5—7 klm.

PRZETARG DOBROWOLNY!

W piątek, 10. stycznia 1930 r. o godz. 11 w Poznaniu, Aleje Marcinkowskiego 24 w podwórzu sprzedam publicznie napewno najwięcej dającemu na rachunek zlecającego:

858 sztuk rozruszników na prąd stały

(Anlasser) na 110, 220 i 500 wolt, fabrykatu firmy F. Klöckner z Kolonji. 8381

W. Trzeciak, komornik sądowy - Poznań, Młyńska 3, tel. 51-18

OGŁOSZENIE DOTYCZĄCE BUDOWY I UTRZYMANIA DRÓG.

Wydział Powiatowy w Jarocinie podaje do publicznej wiadomości, że zamierza oddać dostawę materjałów potrzebnych w roku 1930 na budowę i utrzymanie dróg.

Potrzeba:

Na szosę wzgl. drogę	W kilometrze wzgl. miejscowości	Kamienia szosowego m3	brukowca łupanego m3	Żwiru m3	Uwagi
Witaszyce-Jarocin	48,3—49,9	720	—	160	
Jarocin-Nowemiasto	52,6—54,2	720	—	160	
„ „	55,7—57.6	860	—	190	
„ „	58,6—61,2	1260	—	280	Brukowiec może być dostarczony do jednej ze stacyj Kolei powiatow. leżącej na szlaku Witaszyce-Komorze.
Nowemiasto-Warta	67,4—68,7	590	—	130	
Grab-Piruszyce . .	0,0— 1,36	550	—	1 6	
Jarocin-Grab . . .	8,6—11,6	1220	—	305	
„ „ . . .	16,3—16,8	200	—	40	
Grab-Robaków . .	17,3—18,8	600	—	150	
Jarocin-Jaraczew .	12,7—12,8	—	—	50	
Książ-Nowemiasto .	42,0—46,6	1600	—	460	
Klęka-Zerków . .	53,0 53,7	245	—	70	
„ „ . .	55,4—55,7	150	—	80	
Mieszków-Radlniec	0,0— 2,2	660	—	220	
Zerków-Komorze .	w Kumorzu	—	700	150	

Bliższych informacyj udziela Powiatowy Zarząd Drogowy w Jarocinie. Oferty na dostarczenie materjałów z dostawą na miejsce zapotrzebowania, względnie na stację kolejową przyjmuje Powiatowy Zarząd Drogowy w Jarocinie do dnia 15 stycznia 1930 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego.

KONKURS.

Magistrat miasta Bydgoszczy ogłasza niniejszem konkurs na stanowisko kierownika sieci wodociągowo-kanalizacyjnej.

Wymagane:

1. średnie techniczne wykształcenie, znajomość urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych i praktyka przy utrzymaniu sieci wodociągowo-kanalizacyjnej,
2. nieprzekroczony 40 rok życia,
3. posiadanie obywatelstwa polskiego.

Warunki płacy:

Uposażenie według gr. IX-ej pragmatyki państwowej wraz z 15% odwołalnym dodatkiem komunalnym, mieszkanie, opał i światło za ustaloną opłatą, ewent. przyjęcie na etat po upływie jednego roku próby.

Zgłoszenia z własnoręcznie pisanym życiorysem i dołączeniem wszystkich świadectw należy kierować do Magistratu do dnia 28 grudnia 1929 r.

Bydgoszcz, d. 19 grudnia 1929 r.

Magistrat.
Podoski, radca miejski.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW SANITARNYCH.

Magistrat stoł. król. miasta Krakowa z dnia 14-go grudnia 1929 w sprawie sprzedaży samochodów stanitarnych ogłasza:

W dniu 15-go stycznia 1930 r. o godzinie 10-tej rano odbędzie się w Zakładach Sanitarnych Miejskich na Prądniku Białym sprzedaż samochodów sanitarnych, w drodze publicznego przetargu a mianowicie: dwóch „Fordów" model T. Nr. silników 2.784.978 i 2 786.989 z nadwoziami z blachy aluminowej do przewozu chorych.

Oferty w opieczętowanych kopertach należy składać w Zakładach Sanitarnych Miejskich do dnia 10-go stycznia 1930 r. do godziny 12-tej w południe. Do oferty dołączyć należy kwit Kasy miejskiej na złożone wadjum w wysokości 3 proc. oferowanej sumy.

Gminie miasta Krakowa przysługuje prawo swobodnego wyboru oferty.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza

KONKURS.

na projekt budowy domu mieszkalnego, czteropiętrowego przy ul. Słowackiego 41—43 w Katowicach

Za najlepsze prace przyznane będą 3 nagrody: I — 1000 zł, II — 750 zł, III — 500 zł.

W konkursie mogą brać udział tylko polscy architekci.

Bliższe wyjaśnienia, program projektu i sytuacji udziela Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych pokój 302.

Prace winny być składane względnie nadesłane najpóźniej do dnia 8 stycznia 1930 o godz. 12 pod adresem powyższym.

PRZETARG NA DZIERŻAWĘ

Biuro Gospodarcze Komisarjatu Generalnego Rzplitej Polskiej w Gdańsku, Neugarten 27 ogłasza przetarg na dzierżawę 5 pokoi biurowych, piwnicy i małego magazynu w domu przy Haffenstrasse 37, Nowy Port.

Szczegółowe informacje w Biurze Gospodarczem Komisarjatu.

Oferty na dzierżawę w zalakowanych kopertach z napisem „oferta na dzierżawę 5 pokoi biurowych" należy składać w Kancelarji Komisarjatu Generalnego do dnia 15 stycznia 1930 do godz. 10 przed południem.

Ubiegający się o dzierżawę winien złożyć w Kasie Komisarjatu Generalnego wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy. W razie odmowy stawienia się do podpisu kontraktu po przyjęciu przez Komisarjat Generalny oferty, wadjum przechodzi na dobro Komisarjatu i zwrotowi nie podlega.

Wydzierżawiający zastrzega sobie swobodny wybór reflektanta bez względu na wysokość oferty.

OGŁOSZENIE.

Na zasadzie punktu 3 art. 11 Dekretu o samorządzie miejskim z dnia 7. 2. 1919 roku (Dz. Prow. Nr. 13, poz. 140). Magistrat ogłasza niniejszem, że w dniu 14 stycznia 1930 roku o godz. 10 przed południem w sali posiedzeń magistratu (Ratusz I piętro) odbędzie się przetarg ofertowy na uruchomienie i utrzymanie miejskiej autokarowej komunikacji, zastępującej tramwaje, w granicach wielkiego miasta Kalisza.

Reflektanci winni oferty piśmienne, z wyszczególnieniem ew. warunków i oświadczeniem o zapoznaniu się z zaprojektowaną umową, składać w kopertach zamkniętych do dnia 6 stycznia 1930 roku w Dziale Gospodarczym Magistratu, w którym to dniu oferty te zostaną otwarte w celu zapoznania się Magistratu z ich treścią, poczem przed przetargiem nastąpią ustne pertraktacje z reflektantami.

Niezależnie od wyniku przetargu Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru osoby przedsiębiorcy i uzależnia ten wybór od udzielania jej koncesji przez Władze Nadzorcze.

Miejski projekt umowy z uwzględnieniem linij autobusowych może być przeglądany w biurze Magistratu (Dział Gospodarczy) codziennie prócz niedziel i świąt w godzinach biurowych.

Przetarg odbędzie się na lat sześć.

Oferty winny być zaopatrzone znaczkiem miejskim za zł 3.—. Magistrat miasta Kalisza.

OGŁOSZENIE.

Komitet Odbudowy Zamku Król. w Żółkwi, ogłasza przetarg ofertowy na wykonanie do 25 marca 1930 r. częściowych robót adaptacyjnych w skrzydle I. (frontowem) Zamku przeznaczonem dla Starostwa i w skrzydle II. przeznaczonem dla Gimnazjum państwowego — obejmujących 27.50 m³ rozbiórki murów, 40 m³ wykopów ziemi, 192 m³ nasypów, 57 m³ nowych murów, 26 m² stropów betonowych, 36 m. b. schodów żelbetonowych, 2.040 m² wyprawy ścian z malowaniem lub bieleniem, 230 m² posadzek ceglanych, 522 m² wyprawy fasady, 64 m² podłóg miękkich, 600 m² podłóg dębowych, 11 drzwi, 6 okien, 3 pieców, 1 kuchnia, 31 m² oszklenia, 370 m² lakierowania, 37 m² przepierzenia drewnianego, wykonanie i obsadzenie 3 nasad, 1 godła państwowego - 8 obramień okiennych, wszystko w robocie kamieniarskiej, 1 zlewnik klozetowy 38 wypustów dla światła elektrycznego.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na odbudowę Zamku Król. w Żółkwi" należy składać na ręce Kierownika Państwowego Zarządu Architektoniczno-Budowlanego w Żółkwi do dnia 11 stycznia 1930 godz. 10 przed południem.

Szczegółowe warunki wykonać się mających robót wraz z planami są do przeglądnięcia w biurze Państw. Zarządu Arch. Budowl. w Żółkwi (zamek) w godzinach urzędowych, gdzie można nabyć sumaryczne zestawienie robót.

Rozprawa ofertowa odbędzie się w biurze Państw. Zarz. Arch. Budowl. w dniu 11 stycznia 1930 o godz. 10-tej przed południem. Wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej kwoty należy złożyć w biurze Państw. Zarz. Arch. Budowl. w Żółkwi, do terminu rozprawy ofertowej.

Za Komitet Odbudowy Zamku Królewskiego w Żółkwi
Starosta Stefan Bernatowicz wr.

ZAKUP SPRZĘTÓW KWATERUNKOWYCH.

Filja Wojsk. Zakł. Zaop. Int. i Tab. w Przemyślu ogłasza przetarg na zakup sprzętów kwaterunkowych, jak to: szaf na akta, wanienek, wiader, dzbanków, spluwaczek, umywalek miednic, leżaków, ławek ogrodowych, szufel do węgla, śmieciarek ręcznych, kubłów blaszanych, kufrów, taboretów, stołów, ławek, biurek, etażerek, foteli giętych, i t. p. Przetarg odbędzie się dnia 10-go stycznia 1930 r. o godz. 10-tej w Filji W. Z. Z. int. i Tab. w Przemyślu, przy ul. Szpitalnej. Dostawa loco franco magazyny Przemyśl do 20. III. 1930. Opisy techniczne są do przeglądu w Filji w Przemyślu, oraz we wszystkich filjach i składnicach na terenie Rzplitej Polskiej od dnia 2. I. 1930 r. Wadjum w wysokości 3% należy składać do Kasy Składnicy Mat. Int. Przemyśl. Wraz z ofertami mają być przedstawiane próbki i wzory, względnie szkice.

LICYTACJA.

Państwowe Nadleśnictwo Skorzęcin sprzeda w drodze ustnego przetargu najwięcej dającemu za natychmiastową zapłatą:

1) W dniu 9-go stycznia 1930 r. w lokalu p. Albrechta w Skorzęcinie drewno użytkowe, opałowe i chrust z leśnictw Popielarze i Raszewo leśne.

2) W dniu 13-go stycznia 1930 r. w lokalu p. Przybylskiego w Orchowie drewno użytkowe ze zrębu oddz. 56, opałowe i chrust z leśnictwa Hutka.

3) W dniu 20-go stycznia 1930 r. w lokalu p. Pietraszaka w Powidzu drewno użytkowe, opałowe i chrust z leśnictw Dolina, Radłowo leśne i Hutka.

4) W dniu 29-go stycznia 1930 r. w lokalu p. Kaźmierskiego w Witkowie drewno użytkowe, opałowe i chrust z leśnictw Popielarze, Raszewo leśne, Starydwór i Krzyżówka.

Licytacje rozpoczną się o godz. 10-tej. Warunki sprzedaży poda się przed rozpoczęciem licytacji.

Nadleśniczy Państwowy.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Powiatowy Zarząd drogowy w Dolinie rozpisuje przetarg publiczny na roboty ciesielskie i dostawy przy budowie mostu na Dobie w Ceniawie na drodze powiatowej Rożniatów — Perebińsko z terminem otwarcia ofert 7 stycznia 1930 godzina 12.

Oferty pisemne sporządzone na przepisanych formularzach ściśle według wymogów określonych w przepisach tymczasowych o oddawaniu państwowych dostaw według rozp. M. R. P. z 31 lipca 1926 L. 111—396 należy tu przedłożyć w opieczętowanych kopertach najpóźniej do wyżej podanego terminu. Bliższych informacyj udzieli tutejszy Powiatowy Zarząd Drogowy w godzinach urzędowych.

Kierownik Pow. Zarządu Drogowego. Inż. Goldberg mp.
Starosta powiatowy. Rappe mp.

SPRZEDAŻ DREWNA.

Dnia 7-go stycznia 1930 roku, o godzinie 12-tej w południe, odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach, ul. Florjańska Nr. 10, przetarg ustny i zapomocą ofert pisemnych na sprzedaż materjałów tartych, bloków sosnowych, dłużyc eksportowych i tartacznych, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowadzenia przetargu, oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

OGŁOSZENIE.

Dnia 15-go stycznia 1930 r. o godzinie 12-ej w południe w kancelarji Państwowego Nadleśnictwa Hrubieszów w Matczu odbędzie się licytacja na sprzedaż lokomobili o sile 18 HP., jednego traku o rozpiętości ramy 50 cm. oraz innych przedmiotów i szmelcu po spalonym tartaku.

Informacyj udziela Nadleśnictwo Hrubieszów w Matczu (poczta Hrubieszów), gdzie też można obejrzeć przedmioty przeznaczone do przetargu.

Nadleśnictwo Hrubieszów.

PRZETARG.

Na sprzedaż 1723.49 m³ dłużyc sosnowych w tem I kl. 139.50 m³, II kl. 836.01 m³, III kl. 726.63 m³ i IV kl. 21.35 m³ z Nadleśnictwa Błogie odbędzie się dnia 9 stycznia 1930 r. o godz. 12-tej w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu ul. Żeromskiego nr. 53.

Informacyj udziela Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu oraz Nadleśnictwo Błogie.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu

Tartak parowy

położony nad koleją i szosą na Pomorzu, tanio i pod korzystnemi warunkami zaraz na sprzedaż. Zgłoszenia 6541

J. Łożyński, Śrem, woj. poznańskie.

Sprzedam tanio

maszynę do rznięcia drzewa

(Bandsäge) stosowną dla kołodzieja lub stolarza. 6789

Aleks Szwarc, Rakówiec, pow. Gniew.

Kamienica

masywna, murowana, dwupiętrowa, nadająca się na skład, zaraz na sprzedaż w Chorzowie (Król. Huta) Górny Śląsk. Oferty **Jan Pregiel, Trzebień**, pow. Kępno Wlkp. 6544

Motory od 1/4 do 20 KM. oraz dynamo na składzie

Zakłady Elektromechaniczne

Bolesław Skwarcz

tel. 204-55 WARSZAWA-KRUCZA 22 tel. 204-55

Dział budowy: wyrabia wentylatory i ze składu poleca do 600 mm.

Dział reparacji: przewijanie motorów, dynamomaszyn, transformatorów, wentylatorów, budowa nowych kolektorowych różnej wielkości i rodzaju prądu. 7786

Warunki kupna i sprzedaży dogodne

Motory, wentylatory stale na składzie

Używany

motor elektryczny

na prąd stały. 9 P. S., obrotów 1100, z rozrusznikiem i przynależnościami, z saniami do naprężania pasa, korzystnie **do sprzedania.** 8374

ERNEST SCHULTZ - TCZEW, ul. 30 Stycznia nr. 21 b.

Kocioł parowy 8377

dwupłomienny 115 qm. 8 atm., dwupłomienny 90 qm, 6 atm. **tanio do sprzedania** u inż. Latuska, Katowice, Rynek 8

2 lokomobile Lanza

stacjonowane 55—85 KM, 48—70 KM, oraz motor ropny 30 KM oddamy okazyjnie: Inż. Sobański i Szafarkiewicz Poznań, ulica Wenecjańska 6 — Telefon 14-42 8339

Fabryka maszyn rolniczych

wraz z odlewnią żelaza i tartakiem, własną siłą parową i elektrycznem oświetleniem, jest do sprzedania w całości z dużym zapasem gotowych maszyn rolniczych i odlewów. Można nabyć 1/3 część fabryki ewent. może być oddana w dzierżawę z zabezpieczeniem kaucyjnem. Wiadomości udzielić może Adm. „Rynku Metalowego i Maszyn," pod nr. 8293.

Gorzelnia i mleczarnia parowa

Suchary poczta Nakło n. N.

ma na sprzedaż używane maszyny mleczarskie i to:

1 wirówkę na 700 ltr. z pastoryzatorem,
1 maszynę do wyrobu masła,
1 wygniatacz do masła. Kompletne w dobrym stanie do parowego zapędu. 5594

Dwie młockarki

do konicz „Marschal" i „Favorite" gruntownie wyreperowane sprzeda korzystnie A. NEULEIB, Modliborzyce pow. Inowrocław, Telefon Parchanie 2. 6097

Aparat Roentgena

na prąd stały 220 woltów,

lampa kwarcowa i lampa ultrawęglowa

na bardzo dogodnych warunkach do sprzedania. Wiadomość: Dr. Mühlbauer, Stryj. 6893

W powiatowem mieście Wielkopolski jest od 1 stycznia 1930 do wydzierżawienia

wielki skład z urządzeniem

trzy wielkie okna wystawowe, 2 wejścia, nadający się na każde przedsiębiorstwo, 6 pokoi i kuchnia, wielkie i ładne sklepy, dużo masywnych chlewów, duże podwórze z wjazdem. Wszystko położone przy głównym Rynku na narożniku najruchliwszej ulicy. Wszelkie szkoły i urzędy na miejscu. Dotychczas był skład żelaza. Szan. reflektanci zechcą się zgłosić u p. Maniewskiego, Apteka w Chodzieży. 6078

2 pasy skórzane

używane, w bardzo dobrym stanie, na sprzedaż. Jeden przerwany, długości 22 m, szerokości 40 cm; drugi w stanie sklejonym bez końca, długości 22 m. szeroki 40 cm. Oglądać można w Elektrowni Miejskiej — Brodnica n/Drw. Oferty przyjmuje

Magistrat miasta Brodnicy nad Drwęcą 8372

DUŻY

PIEC ŻELAZNY

ozdobny, jak nowy, odpowiedni na wielką salę. **do sprzedania** za 400 zł

Zgłoszenia do administracji niniejszego pisma pod nr. 150.

Poważne biuro agenturowe poszukuje

przedstawicielstwa na Łódź

w branży żelaznej. Pierwszorzędne referencje Tow. Akcyjnych. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" dla Łódź nr. 8386.

Poszukujemy natychmiast

INŻYNIERA

jako kierownika technicznego.

Wymagania: reflektant (nie niżej lat 40) winien wykazać bogate doświadczenie w ogólnej budowie maszyn, kotłów i zbiorników (tu szczególnie w zakresie reperacyj), również w odlewnictwie żelaza; zależy na energicznym kierowniku dla przedsiębiorstwa zatrudniającego około 150 ludzi, winien on być sprawnym organizatorem i akwizytorem, posiadającym dobre ustosunkowanie w przemyśle i z władzami; pozatem dobrym kalkulatorem; znajomość języków polskiego i niemieckiego w słowie i piśmie konieczna. 8342

Zapewnia się: samodzielne, pierwszorzędne stanowisko pośród kolegów handlowców, stanowisko stałe za dobrem wynagrodzeniem. Po wpracowaniu się, udział w zyskach.

Oferty z życiorysem, odpisem świadectw względnie podaniem referencyj, fotografją i podaniem żądanej pensji, możliwie w języku niemieckim uprasza się pod adresem:

F. EBERHARDT, Sp. z o. p. Bydgoszcz

Fabryka Maszyn, Kotlarnia i Odlewnia Żelaza.

Starszy pan, sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg, poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi

do wszelkich prac buchalteryjnych

do kontroli ksiąg, zestawienia bilansów po cenach bardzo przystępnych. Zapewnia sumienną pracę. **Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.**

KUPNA

Balanks

używany w dobrym stanie kupię. SLUSARNIA POZNAŃ, ul. Kilińskiego 2. 6004

Kocioł parowy płomieniówkowy, używany, w dobrym stanie, 35 m. kwadr. powierzchni ogrzewalnej, 15 atm. ciśnienia kupi **„Błyskawica", Stanisławów.**

Kupię baraki blaszane długość od 25 do 50 mtr. Zgłoszenia uprasza **Krystek, Koźmin.** 6075

Cegły 1 000 000 sztuk

poszukujemy natychmiast. Oferty z ceną franko wagon Gdynia, prosimy składać do firmy: 6078

„Pe-Er-Be",

Przedsiębiorstwo Robót Budowlan., św. Ducha 15, w Toruniu.

KUPIĘ

BLASZANY KOMIN

15 do 20 metrowy

Oferty do administracji niniejszego pisma pod nr. 5000

Poszukujemy 8373

małego kotła wulkanizacyjnego

na 5 atmosfer ciśnienia, długości ca 1 m., średnicy ca 50-60 cm. Najlepiej poziomy z pokrywką na zawiasie. Oferty do „Par" Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11 pod nr. 57,182

Stare płyty akumulatorowe, szlam,

i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Wąskie schody żelazne

3½ m. wysokie kręcone lub proste kupię okazyjnie. Oferty do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 600.

KUPIĘ używane

młoty sprężynowe

(Blattfedern-Hämmer mit Chabotte-Einsatz) możliwie marki „AJAX", tylko w dobrym stanie. Zgłoszenia kierować: 8368

Dawid Leiter, Lwów, Kochanowskiego 5

8335

Poszukuję drogą kupna **tłoczarki mimośrodowe** ciśnienie 15000-50000 kg, używane, jednakże w dobrym stanie utrzymane **Minerva, Fabryka maszyn i wyrobów metalowych, Katowice, pl. Wolności 9**

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOEZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.

Druk i nakład firmy „Kupiec" Wydawnictwo Gazet Fachowych, właśc. Artur Gustowski, Poznań, Wielka 10.
Za Redakcję i Administrację odpowiedzialny: Artur Gustowski w Poznaniu, ul. Wielka nr. 10.